



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mercredi 6 mai 2009 — Vol. 41 N° 7

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 6 mai 2009 — Vol. 41 N° 7

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Agence métropolitaine de transport (AMT)	
Bilan des problèmes éprouvés	1
Orientations en matière de transport collectif	4
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Problèmes sur la ligne de train Montréal—Deux-Montagnes	6
Croissance de l'achalandage dans les trains de banlieue	7
Électrification du réseau ferroviaire	8
Nombre de décès selon les types de véhicules	8
Règles municipales de signalisation pour piétons	9
Nombre de décès selon les types de véhicules (suite)	9
Acquisition de véhicules municipaux alternatifs	10
Essais de véhicules électriques et hybrides	10
Transport collectif en milieu rural	11
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Mode de paiement dans les trains de banlieue	12
Électrification du réseau ferroviaire (suite)	13
Mode de paiement dans les trains de banlieue (suite)	13
Intégration du système léger sur rail au pont Champlain	13
Agence métropolitaine de transport (suite)	
Acquisition de matériel roulant de Bombardier	16
Services d'autobus express vers Vaudreuil et l'Île-des-Soeurs	16
Mise en place d'une voie réservée sur Pie-IX	18
Places de stationnement pour les usagers des trains de banlieue	18
Construction de centres d'entretien de trains	19
Desserte ferroviaire vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	20
Réaménagement du rond-point Dorval	21
Projet du train de l'Est	22
Aménagements routiers dans la région des Laurentides	25
Modes de financement	26
Transport adapté	28

Intervenants

M. François Legault, président
Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente

Mme Julie Boulet
M. Stéphane Bergeron
M. Vincent Auclair
M. Amir Khadir
M. Guy Ouellette
M. Janvier Grondin
M. Pierre Reid
M. Patrick Huot

- * M. Joël Gauthier, AMT
- * M. Jean Hardy, idem
- * Mme Anne-Marie Leclerc, ministère des Transports
- * M. Claude Martin, idem
- * M. Denys Jean, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 6 mai 2009 — Vol. 41 N° 7

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

(Quinze heures vingt-deux minutes)

Le Président (M. Legault): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Donc, la commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'année financière 2009-2010.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Carrière (Chapleau) est remplacé par M. Auclair (Vimont); M. Villeneuve (Berthier) est remplacé par M. Bergeron (Verchères); et M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord).

Le Président (M. Legault): Nous allons maintenant poursuivre l'étude des crédits. Juste peut-être avant de commencer les crédits, puisque nous avons débuté nos travaux à 15 h 22 — c'est bien ça? — y a-t-il consentement pour poursuivre la séance au-delà de l'heure prévue, c'est-à-dire jusqu'à 18 h 22? Consentement? Consentement? Est-ce qu'il y a consentement? Donc, il y a consentement pour qu'on dépasse l'heure prévue, et on termine à 18 h 22.

Discussion générale (suite)

Donc, on va maintenant poursuivre l'étude des crédits. Je suis prêt à reconnaître le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, le député de Verchères, pour un bloc de 20 minutes.

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Bilan des problèmes éprouvés

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Je veux saluer de nouveau les collègues membres de la commission, je veux saluer le ministre, saluer toutes les personnes qui l'accompagnent et avec lesquelles nous avons déjà eu l'occasion d'échanger jusqu'à présent. Nous poursuivons aujourd'hui et avons le plaisir d'avoir avec nous le président-directeur général de l'AMT, M. Joël Gauthier. D'aucuns diraient qu'il était très attendu. Certains voudraient même vous rebaptiser et vous appeler Désiré Gauthier. Mais, quoi qu'il en soit, nous sommes très heureux de vous avoir des nôtres aujourd'hui pour faire le point sur un certain nombre de problèmes que l'organisation a pu rencontrer au cours des derniers mois. Nous avons d'ailleurs à cet égard souhaité la tenue d'un mandat de surveillance de cette commission. La ministre a opposé son veto et s'est servie de sa majorité parlementaire pour faire en sorte que ce mandat de surveillance ne puisse avoir lieu. Qu'à cela ne tienne, nous avons l'occasion aujourd'hui de rencontrer

les gens de l'AMT et faire le point sur ces problèmes que nous avons rencontrés l'automne passé.

Une voix: ...

Le Président (M. Legault): Oui, M. le député de Vimont.

M. Auclair: Juste une question de point d'ordre au niveau du commentaire de mon collègue: c'est juste pour rappeler que c'est une question de décision de commission, la ministre ne siège pas sur cette commission-là. Donc, juste ramener les faits, c'est vraiment décidé par la commission. C'est tout.

Le Président (M. Legault): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, M. le Président, nous laisserons bien sûr les gens qui nous écoutent juger de ce qui a été fait puis de ce qui s'est passé.

Alors, M. le Président, nous avons rencontré effectivement un certain nombre de problèmes au cours de l'été, de l'automne et particulièrement de l'hiver dernier du côté de l'AMT, des problèmes divers, des problèmes... «divers», et bien sûr je fais référence: d-i-v-e-r-s, il va sans dire, des problèmes de diverses natures, voilà, notamment le fait qu'on a procédé à un appel d'offres pour l'octroi de deux liaisons, appel d'offres qui a suscité beaucoup de grogne chez les intervenants locaux, qui a obligé la ministre à intervenir pour laisser les choses en suspens jusqu'à ce qu'on prenne une nouvelle décision; il y a eu le budget de dépenses de l'AMT qui a été rejeté dans un premier temps par les élus de la métropole; le Conseil intermunicipal de transport de la vallée du Richelieu a contesté l'augmentation des cotisations qui lui ont été réclamées par l'AMT, et ce, sans la moindre consultation et sans avoir fait la démonstration des besoins justifiant les changements apportés pour l'augmentation du nombre de départs sur la ligne Mont-Saint-Hilaire-Montréal, confirmant que les trains pour les départs de jour sont vides ou quasiment vides; l'AMT avait également suscité une vive controverse avec le réseau de transport de Longueuil concernant justement l'une des deux dessertes auxquelles je faisais référence un peu plus tôt; il y a eu évidemment cette décision de l'AMT de sortir un certain nombre de circuits de la Rive-Sud du centre-ville de Montréal; les difficultés d'en arriver à un consensus, à un accord entre les autorités municipales de Montréal et la STM au sujet de la ligne sur Pie IX; encore une fois la ministre a dû intervenir pour demander à ce que tout le monde s'assoie à table; des problèmes concernant le projet de train de l'Est. Nous aurons l'occasion d'en parler il y a quelques instants. D'aucuns d'ailleurs prétendent que le choix de l'AMT à cet égard était motivé par la volonté du gouvernement qu'il n'y ait pas vraiment de concurrence, pour ainsi dire, à son projet de pont sur l'autoroute 25. Il y a des inquiétudes

touchant le tronçon Mascouche-Repentigny, concernant la proximité de matériel explosif, proximité de gaz propane; la future gare de Pointe-aux-Trembles sera construite sur un ancien dépot qui produit des émanations de méthane explosif.

Donc, un certain nombre de problèmes qu'on a vécus et qui nous amèneront certainement à essayer d'obtenir des réponses, mais au premier chef évidemment tout ce qui s'est produit cet hiver concernant les lignes de train de banlieue dans la grande région métropolitaine.

On a mis en place un plan d'amélioration des services; en janvier 2009, on a ajouté 76 nouveaux départs quotidiens. Ce qui devait normalement améliorer la vie des usagers s'est révélé être un véritable enfer. Il y a eu, un certain nombre de semaines, des problèmes sérieux rencontrés par les usagers, avec des retards considérables, avec une qualité de service pour le moins discutable et ce qui a obligé l'AMT à devoir faire une espèce de mea culpa quelques semaines plus tard. En fait, il y a eu deux interventions de la ministre pour demander à ce qu'on apporte des correctifs, et le tout, au mois de février, a donné lieu à un projet. Je vais revenir également là-dessus, un projet multifacette pour solutionner le problème. Et momentanément, dans les semaines qui ont suivi, le problème a effectivement... les choses sont pour ainsi dire rentrées dans l'ordre, quoique, sur la question du remboursement des titres mensuels, il y a eu un peu de cafouillage quant au peu de places qui avaient été... au peu de sites qui avaient été réservés pour faire en sorte de rembourser ces titres.

● (15 h 30) ●

Quoiqu'il en soit, ce fut une période pour le moins trouble dans l'organisation du transport collectif dans la grande région métropolitaine, et c'est à ce moment-là que nous sommes intervenus pour demander, malgré tout ce qui s'était passé depuis l'automne, pour demander un mandat de surveillance, qui n'aurait pas été pour ainsi dire un luxe puisque cette commission n'a pas reçu l'AMT depuis au moins cinq ans.

Ceci dit, j'aimerais peut-être savoir de la part de la ministre, de la part de M. Gauthier ce qui a pu expliquer ce cafouillage. Est-ce par manque de ressources? Est-ce par manque de financement? Est-ce un problème de communication avec le ministère des Transports? Qu'est-ce qui a pu occasionner un tel cafouillage, au-delà des explications qu'on nous a livrées, à savoir le froid, à savoir les problèmes avec les lignes du CP puis du CN? Comment peut-on expliquer un tel cafouillage?

Le Président (M. Legault): Est-ce qu'il y a consentement pour laisser la parole à M. Gauthier?

Mme Boulet: Je peux...

Le Président (M. Legault): Oui. D'abord Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, vous me permettez, M. le Président, de prendre quelques minutes pour répondre au collègue, qui a fait beaucoup d'allégations qui ne reflètent pas nécessairement la vérité ou la réalité. Alors, M. le Président, vous me permettez de passer certains commentaires

avant de laisser la parole au président-directeur général de l'AMT.

Alors, il faut bien comprendre, et je m'adresse à toute la population du Québec, qu'il n'y a pas un gouvernement dans l'histoire du Québec qui aura investi autant que nous en transport collectif. Alors, on a déposé, en 2006, la première politique québécoise de transport collectif, 4,5 milliards de dollars pour cinq ans. Donc, c'est du jamais-vu. Cette année même, M. le Président, c'est 1,1 milliard de dollars qui sont investis en transport collectif, comparativement aux maigres 230 millions de dollars par année qui étaient investis par le précédent gouvernement. Donc, c'est cinq fois plus d'investissements en transport collectif, M. le Président.

Et, au niveau des trains de banlieue, il y a 622 millions de dollars qui ont été engagés pour l'achat de... qui se répartit comme suit: 386 millions pour l'achat de 160 voitures, des nouvelles voitures qui vont être livrées, là, d'ici la fin de 2009-2010, et également 236 millions de dollars pour 20 nouvelles locomotives bimodes. Donc, avec ces nouvelles voitures et ces locomotives bimodes, on va augmenter, pouvoir augmenter de 70 % de la capacité d'accueil de nos trains de banlieue. Il y a également près de 400 millions de dollars qui seront investis dans le train de l'Est, M. le Président. Alors, il y a des investissements massifs qui répondent aux besoins.

Il faut rappeler, M. le Président, que, depuis 2003, le nombre d'usagers de trains de banlieue a passé de 12 à 16... de 12,5 à 16 millions de passagers. Donc, il y a 3,5 millions de personnes de plus qui utilisent les trains de banlieue, si on se compare à 2003.

Donc, on est très, très fiers du bout de chemin qu'on fait. Il y a des investissements massifs qui ont été faits pour répondre aux besoins du transport collectif, que ce soit au niveau des trains de banlieue avec l'AMT, que ce soit au niveau de renouvellement des voitures de métro également, où plus de 2 milliards de dollars ont été engagés, sur le Réno-Systèmes, Réno-Stations, les MR-63, les MR-73, alors le renouvellement des APS-1, des 410 autobus de la STM. Alors, au niveau du transport collectif, on est très fiers comme gouvernement des gestes qui ont été posés.

Et les argents, je pense qu'on peut parler à tous les intervenants du transport collectif au Québec, ils n'ont jamais eu autant d'outils dans leur coffre à outils, M. le Président. Alors ça, on ne peut qu'en être très fiers. Alors, je vais laisser le président de l'AMT répondre aux questions de mon collègue de Verchères.

Le Président (M. Legault): Est-ce qu'il consentement pour céder la parole à M. Gauthier?

Une voix: ...

Le Président (M. Legault): Donc, peut-être, M. Gauthier, vous présenter.

M. Gauthier (Joël): Oui, M. le Président. Alors, je suis Joël Gauthier. Je suis président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport.

Le Président (M. Legault): Donc, allez-y. Donc, il y a eu des questions de posées.

M. Gauthier (Joël): Alors, merci, M. le député de Verchères—Les Patriotes, pour votre question. Évidemment, si vous m'en donnez l'occasion, là, ça me fera plaisir de répondre à votre grand préambule où vous avez abordé plusieurs dossiers et ça me fera plaisir de rétablir, dans certains cas, les faits.

Alors, vous posez la question sur le réseau de trains de banlieue. La ministre y a fait référence, c'est des investissements importants qui sont en cours: il y a 160 voitures de train de banlieue qui ont été autorisées par le gouvernement du Québec en 2007. Donc, on a actuellement 217 voitures, le gouvernement nous en a autorisé 160 neuves, additionnelles, qui sont en construction à La Pocatière, chez Bombardier, un investissement historique. Pour la première fois, on va pouvoir dire, à partir de l'automne prochain, que les Montréalais puis les gens de la grande région métropolitaine vont pouvoir bénéficier d'un véritable réseau de trains de banlieue, moderne. Parce que, quand on connaît l'histoire du développement du réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine, ce réseau-là a été développé comme mesure de mitigation, principalement comme mesure de mitigation, en réponse à des travaux routiers, dans le milieu des années quatre-vingt-dix. Je vous donne l'exemple de la ligne de Blainville—Saint-Jérôme qui a été mise en service en 1997 parce qu'il y avait le pont Marius-Dufresne qui reliait Mille-Îles, la rivière des Mille-Îles à Laval, à Rosemère, et ça a été des mesures de mitigation.

Tout ça pour vous dire, M. le député, que le réseau de trains de banlieue s'est développé avec de l'équipement roulant usagé qui date du milieu des années soixante, des investissements minimaux, ça, c'est au niveau des investissements gouvernementaux qui étaient faits à l'époque, mais qui connaît en contrepartie une croissance phénoménale. La ministre faisait référence à nos données d'achalandage: plus de 30 % de croissance d'achalandage entre 2003 et 2008, on est passés de 12,5 millions d'usagers à 16 millions d'usagers. On a développé au fil des années, depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, un réseau de trains de banlieue qui est un grand succès, qui est devenue la sixième région en importance, en achalandage, en Amérique du Nord et... mais tout ça avec des investissements minimaux puis du matériel roulant qui est usagé.

Cet hiver, M. le député, cet hiver, il y a eu des ajouts de services qui ont été faits. Il y a des ajouts de services qui ont été faits alors qu'on avait un système... et on a un système qui est utilisé à son maximum. 76 nouveaux départs de trains de banlieue ont eu lieu dès le 12 janvier dernier, et c'est 57 000 places additionnelles assises qu'on offre aux citoyens.

Et vous avez fait référence à des ratés. Oui, il y a eu des ratés sur certaines lignes de train de banlieue, mais il y a aussi eu de très grand succès. Si je prends la ligne de Montréal—Saint-Hilaire, qui dessert la Rive-Sud de Montréal, on a eu des records au niveau de la ponctualité, du jamais-vu, avec des taux de ponctualité qui oscillent entre 98 % et 100 % de ponctualité, pour les mois de janvier et février. Je pourrais vous donner la même chose pour les lignes de Delson-Candiac et la ligne de Blainville—Saint-Jérôme, qui étaient au-delà de 95 % de ponctualité.

Il y a eu une problématique sur les trains de banlieue, problématique sur deux lignes. Deux lignes sur cinq ont vécu des problèmes, il y a trois lignes sur cinq qui ont eu des grands succès, avec des croissances d'achalandage intéressantes. Alors, les problèmes qui sont survenus, les problèmes qui sont survenus sont principalement survenus sur la ligne Deux-Montagnes, où cette ligne qui a été mise en service en 1995... ou qui a été remise en service en 1995, devrais-je dire, connaît des problèmes récurrents de propulsion au niveau des moteurs de traction — c'est un train électrique, alimentation électrique. Et la propulsion qui est faite par les moteurs, qui sont près des roues, près du sol, vit des problèmes récurrents. Et l'AMT, pour la sixième fois cet hiver, a dû refaire faire des moteurs de traction. Bombardier, le manufacturier, a refait, les trois premières fois, des moteurs de traction. Et les problèmes qu'on a vécus sur cette ligne-là ont fait en sorte que, quelque part... je pourrais vous donner la date exacte, là, mais, si je ne m'abuse, là, c'est vers le 14 ou le 15 janvier dernier, on était dans une situation où on avait de la propulsion... à 48 % de propulsion, alors qu'on devrait avoir 100 % de propulsion. On était très près de perdre le service et de perdre la ligne sur le réseau de trains de banlieue. Ce qui a fait en sorte qu'on a dû poser des gestes, examiner, dire... on a posé un diagnostic. On a rencontré l'opérateur, qui est le Canadien National, et on a posé un diagnostic et on a posé des gestes. Le 10 février dernier, en conférence de presse, j'ai annoncé qu'à partir du 16 février prochain... donc le 16 février dernier, on retirait 20 % de la capacité d'accueil sur la ligne Deux-Montagnes, on faisait passer les rames de 10 voitures de train à huit voitures de train, donc on enlevait deux voitures par rame pour pouvoir procéder à une sixième réfection des moteurs de traction. Cette réfection-là est en cours actuellement. Et les indications qu'on me donne, c'est que la réfection doit être terminée pour la fin mai, tel que promis.

● (15 h 40) ●

Et je vous dirai, quand on regarde... quand on regarde les données de ponctualité sur la ligne de Deux-Montagnes, depuis que nous avons posé ce geste, Deux-Montagnes est revenue à un taux de ponctualité qui oscille entre 98 % et 99 % de ponctualité pour les mois de février... à partir de la mi-février, pour les mois de mars, mi-février, mars et avril. Donc, la situation s'est résorbée nonobstant le fait qu'on a réduit de 20 % de la capacité pour une période de trois mois.

Alors, grosso modo, les principaux problèmes sur Deux-Montagnes, c'est des problèmes de propulsion, problèmes qui étaient accentués parce qu'on était en voie double, donc il y a deux voies ferrées qui partent du centre-ville, de la gare centrale et qui vont jusqu'à la station Bois-Franc, ville Saint-Laurent. De ville Saint-Laurent vers le nord jusqu'à Deux-Montagnes, on est en voie simple. Donc, lorsqu'il y a un train qui circule en voie simple et qu'il y a un problème de propulsion et que ça entraîne des retards, ça a un effet de cascade ou un effet domino sur les trains suivants qui, eux, ne peuvent pas être à leur horaire précis parce que le train est pris sur une voie simple.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier, je vous invite à conclure votre réponse, s'il vous plaît.

M. Gauthier (Joël): Alors, en conclusion sur les problématiques vécues, les problématiques vécues au niveau du réseau de trains de banlieue sur la ligne Deux-Montagnes, je vous dirai, c'étaient des problématiques reliées principalement à la propulsion et qui sont en voie d'être résorbées, qui sont résorbées, à toutes fins pratiques.

M. Auclair: M. le Président.

Le Président (M. Legault): Oui, M. le député de Vimont.

M. Auclair: J'aimerais juste comprendre comment vous allez juger le temps de parole au temps de la question ou de la réponse, parce que, moi, j'ai trouvé que mon collègue a fait un préambule intéressant, a mis les situations; il y avait une réponse qui était adéquate. Votre intervention, je la trouve un petit peu prématurée.

Le Président (M. Legault): Oui. Écoutez, je vais essayer d'équilibrer la durée des questions avec la durée des réponses, c'est ce que j'ai fait. Et j'invite tous les parlementaires à avoir des questions courtes, et des réponses courtes, pour améliorer l'efficacité de nos débats. Donc, je donne la parole au député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Il semble que ce soit une situation récurrente, parce que, l'année dernière, en commission parlementaire, à une question qui vous était posée par le député de Laurier-Dorion, vous aviez présenté de nouveau vos excuses par rapport à des problèmes rencontrés au niveau de la qualité du service durant la période hivernale. Alors, il est plus que temps effectivement que nous puissions procéder à des correctifs. Or, vous avez, dans votre plan, annoncé des correctifs qui impliquent des sommes devant venir du gouvernement du Québec, de l'ordre de 152 millions de dollars, une partie de ces sommes devant être des sommes récurrentes et une autre partie qui ne sont semble-t-il pas encore arrivées. A-t-on une idée, du côté de l'AMT, du moment où ces sommes vont arriver? Et sinon, la ministre peut-elle nous éclairer sur le moment où l'AMT pourra disposer de ces sommes?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Il y a deux aspects à votre question, là, vous parlez de... vous me réferez à une question que j'avais eue du député de Laurier-Dorion l'an dernier, là, sur des problèmes hivernaux. Évidemment, le Canada puis le Québec, là, on vit — c'est un pays nordique — des problèmes hivernaux de ponctualité, on en a à tous les ans. Cette année, ils ont été accentués parce qu'ils étaient sur deux lignes, là, mais, l'an dernier, les problèmes majeurs qu'on avait vécus, c'était sur la ligne Dorion-Rigaud, que j'espère pouvoir aborder avec vous les causes, là.

Mais je peux vous dire que nos homologues à Toronto ou à Vancouver puis nos homologues dans le Nord-Est américain vivent les mêmes problématiques

que nous. Et, quand on se compare, on se console, mais j'ai les taux de ponctualité de la région de Boston, qui sont à 82 %, j'ai des taux de ponctualité ailleurs, puis je peux vous dire que, même si on est malheureux lorsqu'on a des retards, on se compare avantageusement à tout ce qui se fait ailleurs chez nos homologues.

Ceci étant, nous avons présenté à Mme la ministre un plan pour remédier à la situation, pour accélérer des investissements particulièrement au niveau des infrastructures, un plan de 152 millions de dollars. Il y a deux aspects. Quand on décortique la crise puis qu'on regarde les problématiques qui ont été rencontrées, il y a des problématiques de matériel roulant vieillissant, usagé, plus de 40 ans d'âge, dans le cas de certaines locomotives qui ont dépassé 50 ans d'âge. Cette problématique-là a été réglée par le gouvernement du Québec qui nous a octroyé 622 millions de dollars pour le matériel roulant.

Les prochaines étapes dans lesquelles on doit investir, ce sont des investissements dans les infrastructures, infrastructures qui appartiennent à des entreprises privées, là, faut-il le rappeler. L'AMT n'est pas propriétaire de ses infrastructures ferroviaires.

M. Bergeron: ...

M. Gauthier (Joël): Alors, on a déposé un plan de 152 millions à la ministre. À la fin février — si je ne m'abuse, là, c'est le 24 ou le 25 février dernier — on a reçu notre CT, dans le jargon, là, nos autorisations de crédits, du Conseil du trésor, qui comportaient, je pense, près d'une cinquantaine de millions de dollars qui étaient déjà inclus dans notre 152. Donc, en date d'aujourd'hui, il y a encore des discussions pour un résiduel d'environ 100 millions de dollars, à l'intérieur du plan qui a été déposé.

Le Président (M. Legault): Ça complète le bloc de l'opposition officielle. Je cède maintenant la parole, pour une période de 10 minutes, au député de Mercier.

Orientations en matière de transport collectif

M. Khadir: Merci, M. le Président. Mes salutations à Mme la ministre, à qui je m'adresse pour la première fois à travers cette commission, puis à tous ses collaborateurs et également à M. Gauthier, de l'Agence métropolitaine de transport.

Je m'étais livré à un petit exercice de comparaison des modèles d'investissement, de développement, par exemple pour ce qui est de notre plan énergétique pour l'avenir, les visées d'indépendance énergétique pour le Québec, et je l'avais comparé ce matin, en commission parlementaire, avec le ministre des Ressources naturelles, en comparant non pas le programme de Québec solidaire, puisque, nous, on voudrait un peu changer de cadre, hein... On l'a annoncé la semaine dernière, on se questionne beaucoup plus loin sur les modèles alternatifs de développement social, économique et énergétique, et tout ça, mais avec un plan, somme toute, qui est très conforme à l'Amérique du Nord, en tout cas, on le pense, si c'est les États-Unis qui le font, donc avec le plan Obama. Donc, j'avais

comparé, par exemple, les investissements dans les énergies vertes, puis on s'était aperçu que le Québec, pour chaque dollar investi par le Québec dans ce développement-là, c'est entre 50 fois et 200 fois plus qui est fait dans le plan de relance d'Obama.

Je m'apprêtais à faire le même exercice, c'est pour ça que je vous ai aligné ici: ces 0,21 \$, c'est l'équivalent de 21 \$ par habitant, par année, que le gouvernement Obama investit comme nouvel argent dans le développement des transports en commun, hein? C'est 19 milliards, là, dans son plan de 129 milliards, il y a à peu près... Je m'excuse, j'ai dit 19? Oui, c'est ça. Il y a 19 milliards qui vont dans le développement de transports en commun ou des transports collectifs. Ça n'inclut même pas — vous me corrigerez là-dessus — les projections pour le TGV.

Vous m'avez appris tout à l'heure... Mme la ministre m'a appris tout à l'heure qu'on avait 1,1 milliard cette année, dans l'exercice en cours, 2 milliards de dollars pour les rames de métro. Est-ce que je fais des bons calculs? Donc, ce serait à peu près 3 milliards de dollars. J'aimerais savoir: Est-ce que c'est de l'argent neuf ou c'est des choses qui ont déjà été annoncées, engagées? Alors, si c'est le cas, qu'est-ce qu'on a comme argent neuf pour l'avenir, pour développer les transports en commun?

Je voudrais juste faire une parenthèse là-dessus. J'ai été saisi, il y a quelques années, par la démonstration d'un collègue de M. Gauthier qui est actuellement chef de projet de Montréal, qui comparait Montréal à Munich, Munich qui produit pourtant le BMW. Donc, ils auraient intérêt, sur le plan économique, à stimuler l'auto. Or, ils ont commencé l'ouverture de leur métro un an après Montréal. Alors qu'en 2005 on était rendus à peu près à 65 km de métro, plus d'une soixantaine de rames uniquement, Munich, aujourd'hui, possède plus de 250 km de métro, 250 stations de métro, sans parler des tramways, sans parler de la législation au niveau, en tout cas, de la province, c'est-à-dire Bavaria, qui exige que dans certaines municipalités au-delà d'une certaine densité, chaque citoyen soit à en-deçà de 200 m d'une bouche de métro, d'une rame de tramway ou quelque chose comme ça.

Donc, qu'est-ce qui manque au Québec, alors que c'est nous qui fabriquons des autobus, des rames de métro, que nos équipements meublent l'espace urbain des villes européennes, qu'est-ce qui nous manque ici, au Québec? Qu'est-ce qui empêche, par exemple, le gouvernement québécois de prendre résolument le tournage, le virage vers un transport collectif plus dynamique, c'est-à-dire des villes avec des rames de métro, plus de... des rames de tramway, plus de métro à Montréal, plus de transport collectif partout, du taxi collectif, s'il le faut? Qu'est-ce qui nous manque?

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ça va me faire plaisir de répondre au collègue. Alors, évidemment, je vous dirai que la politique québécoise de transport collectif a été déposée en 2006. Alors, avant, bien, regardez, avant, c'était autre chose. Mais les outils et les leviers nécessaires tant au renouvellement de ce qu'on a comme actif que pour démarrer des nouveaux projets, ce n'était pas vraiment là, il n'y avait pas d'argent

suffisamment. Quand je disais, tantôt, que le précédent gouvernement investissait 230 millions de dollars par année en transport collectif, alors je pense que je n'ai pas besoin de vous faire de dessin que c'était largement insuffisant pour faire du développement. Alors avec... même si on y va juste avec la CMM, en transport collectif cette année, c'est près de 900 millions, et le précédent gouvernement en mettait 98 millions, en transport collectif dans la CMM, là où on sait que c'est la grande majorité du transport collectif et là où il y a de nombreux défis à relever en termes de transport collectif.

● (15 h 50) ●

Alors, avec la politique québécoise de transport collectif, c'est 4,5 milliards de dollars sur cinq ans et, cette année, c'est 1,1 milliard de dollars; c'est de l'argent neuf. Alors, c'est à peu près, si on met 4,5 puis si on y rajoute la contribution du gouvernement fédéral, c'est 5 milliards de dollars sur cinq ans, donc une moyenne 1 milliard de dollars d'argent neuf qu'il y aura à investir dans le transport collectif.

Pour ce qui est du 2 milliards d'investissement au niveau du renouvellement des voitures et nos systèmes Réno-Stations, MR63, MR73, ça, c'est des engagements précédents qui ont été faits par notre gouvernement pour renouveler la flotte, premièrement, dans un premier temps, des MR63. Les MR73, nous les réparons, on a investi 25 millions de dollars pour les réparer, mais ils seront éventuellement, à très court terme, à inclure dans une commande pour également renouveler les voitures de métro.

Il y a également, au niveau de l'innovation technologique et des fonds, parce que je sais que vous êtes très, très près de tout ce qui est au niveau environnemental, alors le Fonds vert, je pense que c'est une belle initiative, qu'on doit saluer également, de notre gouvernement. Alors, la taxe sur l'essence qui est retournée dans un Fonds vert de 200 millions de dollars par année, dont 130 millions de dollars est dédié au transport collectif. Et, avec cet argent-là du Fonds vert, ce qu'il y a d'extraordinaire, M. le député, c'est que c'est la première fois depuis très, très longtemps, je dirais depuis les débuts des années quatre-vingt-dix, que, comme gouvernement, on est là pour soutenir l'exploitation. Parce que vous savez que les gouvernements successivement s'étaient retirés de l'exploitation; les investissements, qui se font sont en grande, grande partie au niveau des infrastructures, on paie 100 % du développement du transport collectif lourd, on paie 75 % du renouvellement, entre autres, des voitures de métro... Il y a une politique, là, où on est... Mais, au niveau du transport lourd, on finance 100 % de l'infrastructure de transport lourd.

Mais, au niveau de l'exploitation, depuis 20 ans minimalement, depuis 20 ans, les gouvernements s'étaient retirés de l'exploitation. Et, avec le Fonds vert, on est présent. On paie 50 % des coûts d'exploitation de tout nouveau développement d'offres de services à la population. Alors ça, c'est vraiment intéressant. Tout ce qui est comme bonification de l'offre de services à la clientèle, on s'inscrit avec le Fonds vert au niveau des coûts d'exploitation. Alors ça, ça ne s'était jamais vu, là, depuis au moins 20 ans, où on s'était retiré.

Il y a également beaucoup de programmes qui sont très intéressants au niveau de l'efficacité énergétique, au niveau de l'intermodalité. Alors, c'est tout inclus. Parce qu'il

y a le 130 millions du Fonds vert, mais il y a également le 405 millions, 405 ou... c'est 504 — j'inversais les chiffres — 504 millions sur cinq ans de la SOFIL, alors la Société de financement des infrastructures locales du Québec. Alors, on a un fonds de 504 millions, et là-dedans il y a de l'argent disponible pour l'intermodalité, pour l'innovation technologique, pour favoriser le co-voiturage, les déplacements actifs. Alors, je pense que, là-dessus... les programmes employeurs, la promotion des modes alternatifs à l'automobile; on est là aussi pour adapter les taxis puis les autocars aux personnes à mobilité réduite. Sincèrement, je pense qu'il y a un coffre d'outils, là, ici, qui est très intéressant pour répondre aux besoins de la population.

Maintenant, vous avez parlé des prolongements de métro, et je vais y venir, parce que sincèrement c'est un dossier qui me tient à coeur, moi, personnellement. On sait que Montréal a déposé son plan de transport, on sait qu'il y a plusieurs besoins: on parle des tramways, on parle des trains de banlieue, qui doivent continuer à se développer, on parle du SLR pour aller à Longueuil, on parle de la navette ferroviaire qui doit partir de l'ouest, l'aéroport et couvrir le centre-ville également; on a les besoins de Laval, qui voudrait prolonger son métro. Alors, il y a beaucoup de besoins, les besoins sont nombreux, et chacun de ces projets-là... Qu'on pense au SLR, c'est un projet de 1 milliard de dollars; si on pense aux prolongements de métro, c'est des projets qui vont se chiffrer facilement au-delà du milliard de dollars; la navette ferroviaire également, c'est un projet qui va chiffrer beaucoup. On n'a pas le chiffre précis aujourd'hui, on l'aura lorsque les études seront déposées. Mais ce sont tous des projets très importants en termes de dépenses et en termes d'impact budgétaire pour le gouvernement.

Alors, ce qu'on a demandé — et on l'a demandé à tous les élus, il y a d'ailleurs un comité qui a été mis en place sur le financement et la gouvernance, et c'est un sujet qu'on leur a demandé, sur lequel se pencher — ce que je leur demande, M. le député, c'est qu'on convienne d'une priorité. Parce qu'évidemment on ne peut pas tout partir: le SLR, la navette ferroviaire, les tramways, les prolongements de métro. Quand c'est le gouvernement qui finance 100 % de toutes ces infrastructures de transport lourd, c'est clair que, si chacun de ces projets-là coûte plus de 1 milliard de dollars, c'est clair que, comme citoyen qui gère et qui est responsable des deniers publics, on ne peut pas les démarrer tous en même temps, il faut les prioriser, les séquencer. Mais ils sont tous valables, ils sont tous pertinents, ces projets-là. Et, oui, Montréal en a besoin, oui, la grande région métropolitaine en a besoin.

Le Président (M. Legault): Ça complète le bloc de 10 minutes. Donc, je cède maintenant la parole au groupe ministériel. Donc, M. le député de Chomedey, pour une période de 15 minutes.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Problèmes sur la ligne de train Montréal—Deux-Montagnes

M. Ouellette: Merci, M. le Président. C'est vrai que ça passe vite, 10 minutes!

Je veux revenir, M. le Président, sur le préambule du député de Verchères et la réponse de M. Gauthier sur les problèmes de fiabilité qu'on a connus au mois de janvier sur la ligne Deux-Montagnes. Je ne voudrais pas penser — puis ça va être une question qui va être courte — avant que j'aille sur l'achalandage des trains de banlieue, là, relativement au problème de fiabilité, je ne voudrais pas penser qu'il fait plus froid sur la rive nord que sur la ligne Saint-Hilaire, qui est sur la rive sud, dans le comté de Verchères de notre collègue, puis qu'il y a moins de problèmes sur l'opération de son train, lui, pour s'en venir à Montréal, parce qu'il y a juste sur la ligne de Deux-Montagnes qu'on a eu certains problèmes.

On a connu sur la couronne nord, si j'ai bien compris, des problèmes de propulsion. Et vous me dites que c'est à l'électricité puis qu'on a du matériel roulant qui est peut-être plus vieux. Dans quelle mesure? Parce qu'on a eu des problèmes trois semaines en janvier, où on a eu du moins 25°, moins 30°, moins 32°, moins 35°. Ça s'est réchauffé en février, on a eu la température de la rive sud, plus de problème.

Je veux juste essayer de comprendre, puis pour les besoins de ceux qui nous écoutent: Dans quelle mesure est-ce que le froid intense a pu — c'est peut-être une réponse trop simple — mais dans quelle mesure est-ce que ça a pu causer ces perturbations et ces pré-occupations que vous avez eues sur le système?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): M. le Président. Alors, merci, M. le député, pour votre question. Dans un premier temps, je vous répondrai qu'on a fait beaucoup d'analyses et on a essayé de comprendre la crise qu'on a vécue cet hiver, et je vous confirme qu'après avoir analysé la météo il fait un petit peu plus chaud sur la rive sud qu'il fait sur la rive nord de Montréal, de quelques degrés. De quelques degrés. Ceci étant, en période de grand froid, on a constaté, là, puis je le disais tantôt, en période hivernale, c'est difficile, l'exploitation des trains, pas seulement à Montréal, ça l'est à Toronto, ça l'est à New York, ça l'est à Boston.

Nous, on a vécu un hiver difficile cette année, mais, l'année précédente, avec plus de 400 cm de neige, les tempêtes de neige abondantes, on a vécu un hiver difficile et on a créé ce qu'on appelle une cellule de crise météo. Alors, dès qu'il y a plus de 10 cm de neige qui sont annoncés, qui sont prévus, il y a une cellule de crise qui se réunit chez nous pour prévoir, pour prévoir les mesures de déneigement qui doivent être faites par le CN puis le CP, qui sont propriétaires des emprises, et s'assurer que notre service soit à l'heure. Parce qu'en principe, en principe, M. le député, là, c'est lorsqu'il y a des intempéries puis lorsqu'il y a des tempêtes de neige ou que c'est très froid qu'on va souhaiter que les usagers ou les clients ne prennent pas leur automobile et prennent les réseaux de transport en commun, c'est à ce moment-là qu'on devrait être le plus performants. Donc, on a créé une cellule de crise. Lorsqu'il y a plus de 10 cm de neige, il y a une cellule de crise qui se réunit.

Cet hiver, avec l'expérience qu'on a vécue des grands froids, on s'est aperçu, puis on a amendé la cellule de crise, on s'est aperçu que, lorsque la température

moyenne va en bas de moins 15 °C, on vit des problématiques avec le réseau de matériel roulant. Alors, lorsque c'est moins 15° et plus, la cellule de crise se réunit aussi, même s'il n'y a pas de neige, puis on pose des actions.

Je vais vous donner un exemple d'une action qui a été posée puis qui va expliquer pourquoi c'était plus fiable sur la rive sud de Montréal que ça l'était sur la ligne de Deux-Montagnes. Lorsqu'il faisait moins 25° et moins 30°, dans la deuxième semaine de janvier, dans la quatrième semaine de janvier, pour s'assurer que le service soit faible le matin, on s'assurait que le matériel roulant puisse fonctionner 24 heures par jour, donc qu'il n'y ait pas de gel au niveau des conduits, au niveau de l'ouverture des portes. Alors, c'est ce qu'on a fait pour la ligne de Saint-Hilaire et pour la ligne de Delson-Candiac, pour des lignes qui fonctionnaient au diesel. Il y a des conséquences à ça, c'est un choix qu'on a pris, puis on l'assume, il y a des conséquences à ça au niveau du voisinage, mais c'était pour des périodes temporaires, pour s'assurer qu'on ait des milliers des personnes qui puissent arriver à l'heure au travail, bien on faisait fonctionner le matériel roulant pendant 24 heures.

● (16 heures) ●

La ligne Deux-Montagnes, dans le cas de la ligne Deux-Montagnes, c'est une ligne qui est électrifiée, donc les moteurs de propulsion sont à la hauteur du sol, sont à peu près à 18 pouces du sol, et, même si on la faisait fonctionner, là — on ne peut pas la faire fonctionner au diesel, c'est une ligne électrique — alors il aurait fallu la faire circuler sur la ligne 24 heures par jour, ce qu'on n'a pas fait. Mais, à tout événement, je vous dis, entre le diesel... on ne l'a pas fait parce qu'on ne l'avait pas constatée, là, l'ampleur. Entre les lignes qui sont au diesel et les lignes qui sont électriques, le fait qu'on ait fait fonctionner les trains 24 heures par jour lorsqu'il faisait plus de moins 15°, là, ça a assuré une plus grande fiabilité.

L'autre grand constat qu'on a fait au cours de la crise, et particulièrement sur la ligne ou sur les lignes Dorion-Rigaud, qui ont des nouvelles locomotives, des locomotives d'une génération plus récente, des locomotives qui datent souvent de 2001, et sur la ligne de Deux-Montagnes, où c'est du matériel roulant qui date de 1995, on s'est aperçu que nos équipements à nous, lorsqu'ils terminent leur journée, on les envoie en bout de ligne, ils ont travaillé toute la journée, donc ils ont eu chaud, il y a un peu de condensation qui se déroule, on les envoie en bout de ligne pour les garer pour la nuit, mais on est en bout de ligne, il n'y a pas d'installations, il n'y a pas de garage, on est au vent dans des cours de triage. Les autobus, là, ça couche, les autobus de Montréal, Laval, Longueuil, DCT, ça couche, l'hiver, là, dans des garages chauffés. Le métro, le réseau de métro de Montréal couche à l'intérieur, dans des réseaux chauffés. Nous, nos trains couchent à l'extérieur sans abri, au vent, etc. Donc, on a proposé à la ministre de créer des abris pour les trains, pour s'assurer qu'on puisse tempérer. Puis, lorsqu'on est en haut de moins 15°, on n'a pas de problématique avec les trains.

Or, même si on peut faire circuler ou rouler 24 heures par jour les équipements, quand on est en bas de moins 15°, là, si on avait des abris, ça protégerait les trains. D'autant plus que, le matériel roulant le plus

récent, il y a plus d'équipement informatique dedans. Les trains de Deux-Montagnes, là, c'est des trains électriques avec beaucoup, là, d'informatique, les nouvelles locomotives, qui datent de 2001, sont très informatisées. Faire coucher des équipements, en hiver, au froid, là, c'est l'équivalent de prendre votre «laptop», là, puis laissez-le dormir, là, dans votre auto ou laissez-le dormir dans le coffre arrière de votre auto, puis essayez de l'ouvrir le matin, là, vous allez vous croiser les doigts. Alors, ce sont les problématiques qu'on a vécues cet hiver, mais il y a eu un apprentissage, et on souhaite avoir un bien meilleur hiver l'hiver prochain.

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

Croissance de l'achalandage dans les trains de banlieue

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Des fois, c'est les réponses les plus simples, pour les gens qui nous écoutent, qui... parce que c'est sûr que, dans la situation qu'on a vécue en janvier, bon, un, il faisait froid, il y avait bien du monde qui attendait le train, ça a emmené à des préoccupations un peu partout, et d'entendre ces réponses, qui somme toute sont très simples, ça permet de mieux comprendre.

Je veux revenir sur l'achalandage avant d'aller sur une technicalité qui m'interpelle, l'achalandage des trains de banlieue. La ministre a parlé tantôt, M. le Président, que l'achalandage a augmenté de 12 à 16 millions depuis 2003. Vous vous souviendrez, M. le Président, que la ministre des Transports, accompagnée de M. Gauthier, annonçait, le 20 octobre 2008, l'ajout de 80 départs/semaine sur les lignes... les différentes de trains, pour permettre au-dessus de 61 000 nouvelles places. Je le vois régulièrement, pour ne pas dire journalièrement, sur la ligne Saint-Jérôme—Montréal ou Saint-Jérôme—Blainville—Montréal, qu'il y a effectivement beaucoup d'achalandage. L'augmentation des 60 000 nouvelles places pour les trains de banlieue, c'est sûr que ça cadre avec la politique dont la ministre a fait part tantôt, la première politique de transport collectif, qu'on a lancée en 2006, et tout ça parce qu'on veut augmenter l'achalandage de 8 % sur nos différentes lignes de trains de banlieue.

J'aimerais savoir, M. le Président, de la part de M. Gauthier: En 2008, on en est où présentement, et particulièrement depuis... en 2008, sur les différentes lignes? Ça a été quoi, l'achalandage qu'on a pu observer, et entre autres par rapport à la mesure que la ministre a annoncée au mois d'octobre?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, merci, M. le député, pour votre question. Je le disais tantôt en réponse au critique de l'opposition en matière de transports, là, on transporte dorénavant en train de banlieue plus de 16 millions de passagers. Ça, c'est l'équivalent d'une fois et demie le nombre de personnes qui transitent à l'aéroport Montréal-Trudeau, à Montréal. On est devenu la sixième région en importance en matière d'achalandage du transport de train de

banlieue depuis 2005, et donc on est un joueur important. Il y a une croissance d'achalandage... je vais continuer à vous donner des chiffres, M. le député, là, il y a une croissance d'achalandage de 30 % depuis 2003 dans le nombre d'usagers des trains de banlieue et de 125 % au cours des 10 dernières années. Alors, les trains de banlieue, c'est un grand succès dans la région métropolitaine, et je vous dirais même que l'AMT est victime de son succès.

L'an dernier, on a eu une croissance, pour répondre à votre question, on a eu une croissance, si je vous donne les statistiques, sur la ligne Delson-Candiac, une croissance de 5,5 % de l'achalandage par rapport à l'année 2007; sur mont Saint-Hilaire, la ligne mont Saint-Hilaire, une croissance de 5,8 %, toujours 2008 par rapport à 2007; Blainville—Saint-Jérôme, croissance de 5,5 %; et la ligne qui dessert l'Ouest-de-l'Île, Dorion-Rigaud, a une croissance de 9,1 % au courant de l'année 2008; la ligne Deux-Montagnes a une croissance plus modeste, à 0,9 %. Mais, Deux-Montagnes, ça s'explique, Deux-Montagnes, la ligne est saturée, les trains sont pleins, les trains débordent, là. Et souvent la caricature, on se dit... un peu des trains comme il y a en Asie, là, où il faudrait embaucher les gens pour pousser pour pouvoir fermer les portes, là. Mais il y a un potentiel extraordinaire, mais on était à 0,9 % de croissance.

Ça, je vous donne les données de croissance pour l'année 2008, par rapport à 2007. Avec la ministre des Transports, en octobre dernier, on annonçait, et vous y faisiez référence, 76 nouveaux départs de train de banlieue, 57 000 nouvelles places qui devaient être déployées et qui ont été déployées le 12 janvier dernier. On a déjà des données d'achalandage. Et je peux vous dire que, pour les trois premiers mois de l'année, nonobstant la crise médiatique qu'on a vécue en janvier, février, au niveau des trains de banlieue, on a des succès extraordinaires.

Je vous disais tantôt: Delson-Candiac, en 2008, 5,5 % de croissance, trois premiers mois de l'année, 13,4 %. Alors, de 5,5 % de croissance, 13,4 % sur Delson-Candiac. La ligne Saint-Hilaire, qui a eu 5,8 % de croissance, une croissance, pour les trois premiers mois de l'année, de 7 %, son achalandage; Blainville, trois premiers mois de l'année, Blainville—Saint-Jérôme, 5 % de croissance d'achalandage. La ligne Dorion-Rigaud, qui a été la plus sévèrement traitée cet hiver, dans la crise, là... on parle beaucoup de Deux-Montagnes, mais c'est véritablement la ligne Dorion-Rigaud qui a vécu les plus grandes difficultés. Même au coeur de la crise, on avait de l'accroissement de l'achalandage sur Dorion-Rigaud, avec 1,2 % de croissance; et Deux-Montagnes qui a une perte, pour les trois premiers mois de l'année, de 3,8 %, mais ça s'explique parce qu'on a enlevé... on a enlevé 20 % de la capacité d'accueil des trains pour une période de trois mois.

Le Président (M. Legault): M. le député de Chomedey.

Électrification du réseau ferroviaire

M. Ouellette: Merci, M. le Président. J'aimerais que Mme la ministre... hier, on prenait connaissance, dans *La Presse*, que vous comptiez faire un partenariat

avec Hydro-Québec pour électrifier le réseau de trains. Et j'aimerais vous entendre, soit Mme la ministre ou M. Gauthier, sur les bienfaits de cette initiative dont on prenait connaissance dans *La Presse* d'hier.

Le Président (M. Legault): Mme la ministre... M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, effectivement, hier, on a émis un communiqué de presse conjoint, Hydro-Québec et Agence métropolitaine de transport, où on a rendu publiques... on a rendu publiques les discussions qui se déroulaient avec Hydro-Québec depuis plusieurs mois, là, sur la possibilité d'électrifier le réseau de trains de banlieue. Je vous dirais d'entrée de jeu: il y a un peu un anachronisme. Le Québec est le plus grand producteur d'hydroélectricité en Amérique du Nord, c'est une grande fierté pour la province, une grande fierté pour Hydro-Québec, et on voit de grands succès. Mais on développe un réseau de transport collectif principalement avec des véhicules qui sont mus au diesel, que ce soient des autobus, qui sont mus au diesel régulier ou au biodiesel, ou que ce soient les trains de banlieue, qui, eux, sont mus au diesel.

● (16 h 10) ●

L'AMT dépense 8 millions... achète 8 millions de litres de diesel annuellement, et ça, c'est à partir de la flotte actuelle, sans compter les augmentations de services qu'on pourrait faire au cours des prochaines années. 8 millions de litres qui produisent plus de 20 000 tonnes de gaz à effet de serre. Nous avons, au cours des dernières années, regardé la possibilité de pouvoir électrifier le réseau, mais, pour ce faire, on a 286 km de voies ferrées. Ça ne pourra pas se faire du jour au lendemain. Donc, ce qu'on a décidé de faire, c'est d'engager des discussions avec Hydro-Québec pour voir si on ne pourrait pas électrifier par sections. Dire: Bien, est-ce qu'on ne pourrait pas se créer un programme sur sept ans, dix ans ou douze ans et dire: On fait 20 km par année, ou 22 km par année, et pouvoir tendre vers un réseau qui est totalement électrifié, qui apporte une plus grande...

Le Président (M. Legault): M. Gauthier, on pourra peut-être revenir tantôt, on a excédé le bloc du parti ministériel. Donc, je cède maintenant la parole au député de Beauce-Nord pour un bloc de 20 minutes.

Nombre de décès selon les types de véhicules

M. Grondin: Alors, merci, M. le Président. Alors, bonjour, tout le monde. Moi, je vais aller dans un autre domaine, je veux parler de l'assurance automobile, la SAAQ. Je...

Mme Boulet: ...demain.

M. Grondin: Demain, moi, je suis appelé dans une autre fonction. Mais, de toute façon, les choses que je veux savoir, je pense que, Mme la ministre, vous êtes très bien capable de répondre à ça. Je sais que M. Harbour est peut-être plus calé, mais je crois que vous êtes capable. Moi, ce que je voulais savoir, je regardais tous

les résultats qu'on a eus dans... les résultats très positifs, d'ailleurs, même si on sait toujours que des morts, c'est toujours trop, je regardais ça un peu pour voir... Comme les occupants des automobiles, on a 320 décès, alors je calcule que c'est... je trouve que c'est très bon. On voit que... par contre, les piétons, 71 décès pour les piétons, est-ce que... Quand on marque 31 décès pour Autres, c'est quoi, ça, les autres?

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, j'invite... je vais... il y a des... C'est parce que ça avait été convenu, M. le Président, que la Société de l'assurance automobile était là demain, avec son président. Alors, je veux bien répondre, certaines questions, je serai capable de répondre au collègue, mais évidemment, si ça va de façon très pointue dans les détails, ça va être plus difficile pour moi de vous donner cette réponse-là. Peut-être qu'on pourrait les prendre par écrit puis vous donner des réponses ultérieurement.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

Règles municipales de signalisation pour piétons

M. Grondin: C'est une réflexion que je fais, parce que je vois, ici, à Québec, comment est-ce qu'on fonctionne dans la ville de Québec avec les feux rouges, les... Quand, ici, on arrive à un feu rouge, un piéton qui pèse sur le pignon pour avoir le passage, les lumières restent rouges pendant 20 secondes, le piéton a le temps de passer. On va à Montréal, ce n'est pas de même que ça marche. À Montréal, quand on... les secondes commencent à passer, la lumière est verte. Ça veut dire que les autos et les piétons passent en même temps. Pour quelle raison que c'est différent, Québec et Montréal? Il me semble, c'est beaucoup plus sécuritaire ici pour les piétons que...

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: On va laisser la sous-ministre, qui est responsable, là, un peu plus du dossier de la sécurité routière, là, nous... bien, sécurité routière, c'est Anne-Marie qui...

Le Président (M. Legault): Est-ce qu'il y a consentement de la part des membres de la commission pour entendre la sous-ministre? Oui. Donc, consentement. Donc, si vous voulez bien vous présenter.

Mme Leclerc (Anne-Marie): Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe, Direction générale des infrastructures et technologies. Alors, vous parlez là, M. le député, de règles de signalisation. Alors, effectivement, il y a différentes formules qu'une municipalité peut adopter pour être en mesure de positionner ses feux piétons, d'une part: soit protéger complètement le piéton ou soit avoir d'autres types de séquences.

Vous voyez actuellement sur le réseau différents modèles. La ville de Québec a choisi d'avoir le système que vous décrivez. Il y a d'autres municipalités qui ont

fait d'autres choix. Donc, ce n'est pas, effectivement, partout pareil. Par contre, on s'est entendus avec les villes pour que le feu piéton comme tel soit harmonisé le plus possible. Ils ont un certain nombre de temps... un certain délai pour le faire, évidemment, parce que vous comprendrez que c'est des feux mécaniques, il faut modifier la technologie qu'il y a derrière. Mais les villes, les municipalités ont différents choix, différentes options parce qu'il faut tenir compte de leurs spécificités puis de leurs particularités. Ce qui s'est fait à la ville de Québec, c'est vraiment un choix de la ville d'utiliser cette formule-là; il y a d'autres options possibles.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Oui. En tout cas, pour la sécurité des piétons, je trouve que le choix que la ville de Québec a fait est très bien, parce que, quand on va en ville, à Montréal, je trouve que c'est dangereux, parce qu'on donne autorisation aux piétons de passer, mais la lumière est verte pour les autos, alors tout le monde passe en même temps. C'est une réflexion.

Nombre de décès selon les types de véhicules (suite)

Mme Boulet: J'ai eu la réponse, tantôt, au collègue, là.

Le Président (M. Legault): Oui. Mme la ministre.

Mme Boulet: Si vous voulez les «Autres», alors j'ai le tableau avec moi. Alors, M. le député, ça dit: «Outre les victimes dont la catégorie d'usagers de la route n'est pas déterminée, la catégorie "Autres" comprend les victimes occupant les types de véhicules suivants: autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule outil, véhicule agricole et l'ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.» Alors, c'est la clientèle que l'on retrouve dans la catégorie Autres.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. C'est que c'est quand même un bon nombre, quand on regarde 71 piétons qui ont perdu la vie en 2008 et 31 Autres. Quand on regarde les autres sections, je regarde, motocyclettes, c'est 49; les bicycles, 12; les camions lourds, neuf. Alors, c'est quand même un endroit où on pourrait orienter... mettre un peu plus de sécurité sur les piétons.

Mme Boulet: Ce montant-là, il est en baisse, là. Il était à 40 l'année dernière, il est à 31 cette année. Donc, je pense qu'il y a quand même eu des gestes qui ont été posés, notamment au niveau des cyclomoteurs. Au niveau des autobus scolaires, je sais qu'il y a une campagne, là, qu'on fait avec les enfants dans les écoles pour leur montrer comment embarquer dans l'autobus, comment débarquer, comment être prudent. Alors, je pense qu'il y a beaucoup de campagnes qui se font à ce niveau-là, les cyclomoteurs, les autobus scolaires, les

autobus également. Alors, je pense qu'au niveau des véhicules hors route aussi il y a de la publicité qui se fait là-dessus.

Alors, c'est de toucher chacune de ces clientèles-là, c'est probablement avec de la promotion. Il faut sensibiliser. Quand je dis «de la promotion», c'est des campagnes de sensibilisation plutôt. Il faut sensibiliser les gens, parce que vous savez que 80 % des accidents sont dus à un comportement humain. Donc, c'est de rejoindre cette clientèle-là, de les sensibiliser à être prudents dans l'usage de leurs véhicules ou aux abords de leurs véhicules. Et la SAAQ dépense tout près de 5 millions de dollars par année pour les campagnes de sensibilisation à l'égard de l'alcool, de la vitesse, et j'imagine, là, que ces éléments-là également sont intégrés dans les campagnes de la SAAQ.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord.

Acquisition de véhicules municipaux alternatifs

M. Grondin: Oh! On a changé. Merci, Mme la Présidente. On parlait tout à l'heure de... vous avez parlé d'Hydro-Québec pour électrifier le réseau, est-ce que, dans le programme Fonds vert que vous mettez au ministère des Transports, est-ce qu'il va avoir... des municipalités qui voudraient transférer tous leurs véhicules de travail... bien je suis persuadé que la grosse machinerie, ça peut peut-être ne pas se faire, mais les véhicules, est-ce qu'ils peuvent avoir accès à ce Fonds vert là pour soit mettre des véhicules hybrides ou bien des véhicules électriques? Est-ce qu'ils ont accès au fonds?

Mme Boulet: En fait...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est ça, le Fonds vert, normalement, c'est un fonds dédié aux sociétés organisatrices de... les sociétés de transport en commun ou les autorités organisatrices de transport collectif. Donc, c'est un fonds qui est accessible pour les gens qui travaillent directement dans le transport collectif.

Maintenant, les municipalités peuvent opter pour des voitures électriques, ou des voitures à basse vitesse, ou des voitures hybrides pour faire l'entretien souvent de... souvent, pour arroser les plantes ou faire du réseau qui est plutôt local, du réseau en circuit fermé. Ça demeure le choix des municipalités. Et on peut citer en exemple la ville de Saint-Jérôme, qui est un leader en terme de voitures écologiques; on peut citer également la ville de Québec, avec ses Écolobus. Alors, c'est un choix des municipalités d'opter...

Il y avait les programmes, il y avait... pour la ville de Québec notamment, ils ont eu accès au PDTU, Programme de transport urbain, là. Alors, ils ont eu de l'aide du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec, pour les Écolobus. Alors, c'est un projet, si je me rappelle bien, de 6 millions de dollars dans lequel et le gouvernement provincial et fédéral étaient partenaires.

● (16 h 20) ●

Alors, les municipalités ont d'autres leviers, mais, le Fonds vert, il est dédié aux sociétés de transport en commun et aux autorités organisatrices, les CIT. Alors, eux peuvent avoir accès au Fonds vert lorsqu'ils bonifient notamment l'offre de services à la population. On intervient au niveau des coûts d'exploitation, on intervient également sur les projets de transport alternatif, là, à l'automobile, donc le mode de transport, soit les gens qui veulent faire du covoiturage, faire des déplacements à pied, les entreprises qui veulent faire la promotion de modes alternatifs peuvent être accompagnées également par le Fonds vert. Et tous ces projets-là sont très structurants, sont porteurs d'avenir et vont permettre aux gens de développer une autre vision et une autre façon de se déplacer sur le territoire québécois.

Le Président (M. Legault): Oui, M. le député de Beauce-Nord.

Essais de véhicules électriques et hybrides

M. Grondin: Merci. Je dois vous dire que je ne sais pas s'il y en a plusieurs d'entre nous qui ont essayé les petits autobus électriques dans le Vieux-Québec, mais ça fonctionne très bien.

Mme Boulet: Ça fonctionne très bien...

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Ah! excusez-moi, M. le Président. Mon enthousiasme... Alors, ça fonctionne très bien, et d'autant plus que la période d'essai... ils sont là pour deux ans et ils sont gratuits, alors je pense... puis ils circulent dans le Vieux-Québec, là, en circuit fermé. Et je pense que c'est une très, très, très belle expérience et une belle vitrine pour les voitures électriques au Québec.

Le Président (M. Legault): Le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Vous parliez tout à l'heure de la température, concernant le train de banlieue à Montréal, mais les autobus, vous les avez essayés cet hiver, les autobus électriques dans le Vieux-Québec? Quel était le comportement dans les grands froids?

Mme Boulet: Vous permettez...

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Vous permettez, M. le Président, que je passe la parole à notre spécialiste en transport collectif?

Le Président (M. Legault): Oui, Monsieur, si vous voulez bien vous présenter, avec votre titre, s'il vous plaît.

M. Martin (Claude): Oui, Claude Martin, directeur au transport terrestre de personnes. M. le Président, la question est très pertinente. Actuellement,

on voit huit petits minibus circuler à Québec. Il faut se souvenir qu'à l'origine un véhicule a été utilisé pour faire les tests, donc il a été utilisé les hivers. Parce qu'une des questions que les gens se posaient: Est-ce qu'on va être capables de chauffer les véhicules? Est-ce qu'ils vont avoir assez de puissance? Donc, il a été testé pendant toute une année, dans des conditions excessivement difficiles, dans des zones de côtes, et tout, et c'est à partir de cette expérience-là que les véhicules ont été aménagés spécifiquement pour les conditions climatiques de Québec. Donc, ça a été fait... pas avec les usagers, on l'a fait au préalable. Ça a été très concluant. On a fait des ajouts sur les véhicules pour qu'on puisse les utiliser dans nos conditions, vous savez, assez difficiles. Donc, oui, ça a été fait.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Est-ce qu'il y avait une différence entre l'hiver et l'été, dans le comportement de l'autobus?

Le Président (M. Legault): M. Martin.

M. Martin (Claude): Pas tellement. M. le Président, je vous dirais qu'il n'y a pas eu tellement... On s'attendait à pire que ça. Les informations que j'ai eues du réseau RTC, c'est qu'il y a eu un très bon comportement du véhicule. C'est plus des questions de chauffage et de mise aux normes aussi au niveau de la sécurité, étant donné que c'est un véhicule d'origine européenne.

Dans une autre idée, aussi, il y a des véhicules hybrides qui ont fait l'objet d'expériences à Montréal, et là effectivement dans des conditions aussi pour aller tester, au niveau du véhicule hybride, dans les conditions propres au Québec. Est-ce que c'est significatif? Est-ce que c'était probant? Et les premiers échos, on va avoir un rapport bientôt, nous indiquent que, là aussi, en faisant les tests, on s'est aperçu que, dans certaines conditions, c'était avantageux d'utiliser ce type de véhicule là. Donc, dans les deux cas, qu'on a réussi à tester en partie avec les fonds provenant du Fonds vert, ça nous a permis d'aller tester ces types de véhicule là.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Toujours dans le même autobus, c'est-u rentable, l'achat de ces autobus-là, comparable avec un autre autobus qui marche au diesel? Mais c'est sûr que, là, ils sont plus petites, là, mais, si on prendrait un autobus de même format, est-ce que, dans 10 ans, on trouverait une rentabilité?

Le Président (M. Legault): M. Martin.

M. Martin (Claude): Écoutez, là, ce que l'on peut dire là-dessus, c'est certain que, lorsqu'on regarde, c'est un projet dit expérimental dans un premier temps. C'est un véhicule qui ne pourra pas avoir le même rendement. Sa capacité, comme vous l'indiquez, est beaucoup moindre que les véhicules de type Nova Bus qui sont utilisés. Sauf qu'il faut bien voir que ce projet-là

est intégré dans une protection du Vieux-Québec. Ce qu'on veut éventuellement, dans le projet de la ville, c'est de limiter la circulation des véhicules plus polluants pour utiliser un véhicule de type électrique. Et c'était un des rares véhicules électriques, là, disponibles, qu'on pouvait vraiment tester. Donc, on n'est pas vraiment sur la rentabilité au sens économique de la chose, mais dans un milieu touristique et que l'on veut protéger. C'est un véhicule qui ne fait à peu près pas de bruit, donc il y a de nets avantages à cet aspect-là. Spécifiquement sur l'aspect financier, on ne peut pas comparer, vous avez bien raison, avec le Nova Bus.

Dans l'autre cas, du véhicule hybride qui est testé à Montréal, les premiers signes que l'on a, c'est, lorsque l'on va utiliser ces véhicules-là dans un fort achalandage, avec beaucoup de circulation, les premiers tests indiquent à peu près 30 % d'économie d'énergie chez les véhicules hybrides, lorsqu'on les utilise aux bons endroits. Donc, on pourrait penser, à partir de l'expérience de Montréal, que plusieurs sociétés de transport au Québec pourraient se servir de ces données-là. La ville de Québec d'ailleurs s'apprête à faire l'acquisition également d'un véhicule hybride pour tester à l'extérieur du Vieux-Québec.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Est-ce que ces véhicules hybrides là, est-ce qu'ils sont produits... ils sont fabriqués au Québec?

Le Président (M. Legault): M. Martin.

M. Martin (Claude): Oui. Le fabricant Nova Bus a acheté une licence aux États-Unis pour pouvoir justement faire les tests chez nous. Et l'autre avantage, c'est d'avoir le même type de véhicule. Au-delà de l'hybride, toutes les autres composantes sont similaires au reste du parc. C'est un élément assez important, lorsqu'on est exploitant, d'avoir une certaine uniformité. Donc, Nova Bus était ouvert à ce choix-là. Une fois, aussi, qu'on en fait un peu la marque de commerce, c'est plus facile pour Nova Bus de vendre à l'extérieur du Québec un type de véhicule. Ça augmente, là, la variété des véhicules qu'ils sont en mesure de fournir à leurs clients étrangers.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

Transport collectif en milieu rural

M. Grondin: Alors, je vais essayer de ne pas trop poser des questions sur la Société de l'assurance automobile. Je vais essayer de transférer les questions à mon collègue, demain. Est-ce que le... Vous savez qu'en région le transport en commun, on n'en a pas. C'est à peu près impossible, c'est du transport adapté, du transport... Mais je pense qu'on paie quand même assez bien pour ça, là. Mais est-ce qu'il y a des... Pour le transport adapté, je sais qu'on avait parlé l'an passé d'un projet de loi pour faire un transport collectif. Est-ce qu'on a un projet, est-ce qu'il y a quelque chose qui s'en vient là-dedans?

Le Président (M. Legault): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, au-delà du projet de loi, je pense qu'on a encore mieux. Dans le plan vert, une partie des sommes qui sont prises auprès des pétrolières sont prises sur l'ensemble du territoire québécois, donc une partie des sommes sont affectées au transport collectif en milieu rural. Vous avez raison, il y a quelques années, les gens, si je voulais avoir du service en région, on me disait: soit je suis un étudiant ou une personne handicapée. Il n'y avait rien entre les deux. Actuellement, il y a un programme qui existait mais qui a été bonifié à l'intérieur du projet actuel: au lieu de verser 28 000 \$ aux MRC, on veut leur verser jusqu'à 100 000 \$, dans la mesure où eux versent 50 000 \$. Et ça comprend même la part de l'utilisateur. Donc, actuellement, il y a au-dessus d'une cinquantaine de MRC qui ont mis en place des services de transport collectif en milieu rural, c'est le nom du programme, et on dispose d'un fonds de 8 millions par année justement pour aller développer ces services-là en milieux à plus faible densité. Avec le vieillissement de la population, on n'est pas nécessairement une personne handicapée... Donc, ça fonctionne relativement bien. Il y a encore certaines régions qui n'ont pas adhéré, mais c'est vraiment, là... À chaque semaine, des MRC s'ajoutent à ceux qui exploitent déjà ce type de service.

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Oui. J'ai vu passer, la semaine passée... le transport adapté m'avait envoyé ça... un fax qui me disait que, le transport adapté, le ministère paie s'il y a un déplacement, mettons, de 10 ou 20 kilomètres dans sa zone, il ne peut pas aller plus que ça. Mais j'ai trouvé ça un peu spécial, parce que, vous savez très bien qu'en région, là, si quelqu'un veut s'en aller d'un village à l'hôpital, il faut toujours calculer 25, 30 puis, des fois, 50 kilomètres. Est-ce que je suis dans le champ ou bien si j'ai raison d'avoir vu passer cette information-là?

Le Président (M. Legault): M. Martin.

M. Martin (Claude): Oui, M. le Président. Ce que vous soulevez, c'est les liens à l'extérieur de la zone desservie. La règle actuelle du transport adapté est, je vous dirais, l'équivalent du transport collectif. Si je voulais illustrer un peu ces propos: Moi, j'habite la ville de Québec; je me trouve un emploi à Québec; je prends les services du RTC. Pas de problème, c'est le territoire de desserte. Si je me trouve, moi, un emploi à Donnacona, et je demande au RTC de m'organiser un service, ils vont me répondre très simplement que: Ce n'est pas mon territoire de desserte et je n'y vais pas. C'est les mêmes principes qui prévalent dans le transport adapté. Il y a obligation pour toutes les municipalités au Québec d'organiser le transport adapté. La loi de l'Office des personnes handicapées l'oblige, et le territoire de desserte est celui de l'organisme qui est mandaté, donc la municipalité. Donc, l'obligation porte là-dessus.

Plusieurs municipalités, quand même, font des services que, dans le jargon, on appelle du hors territoire, qui sont subventionnés par le ministère des Transports

de la même façon. Exemple, Lévis transporte des gens à Québec, parce que, plusieurs de leurs usagers, les services viennent les chercher à Québec.

Donc, des exemples semblables, on peut en trouver. Sauf que vous avez raison de dire que certains déplacements sont refusés. Par exemple, si je suis une personne handicapée, l'exemple que je vous donnais, je me trouve un emploi à Donnacona, on ne peut pas penser que le Réseau de transport de la Capitale va défrayer mes services. C'est un peu l'image, là, pour illustrer effectivement, il s'en développe à des endroits, mais l'obligation qui existe dans la loi, c'est une desserte locale.

● (16 h 30) ●

Le Président (M. Legault): M. le député de Beauce-Nord, il reste à peu près 30 secondes. Donc, je vous demanderais une question rapide, réponse rapide.

M. Grondin: C'est que vous savez très bien qu'en région il y a des entreprises présentement qui engagent des employés handicapés, mais il faut toujours avoir le moyen d'aller les conduire à l'ouvrage, d'aller les chercher. Puis, le 10 km, là, ça ne rentre pas dans les normes, du tout, là.

Le Président (M. Legault): M. Martin.

M. Martin (Claude): Mais peut-être un... il y a un programme justement d'intégration des personnes au travail, et des sommes supplémentaires sont prévues dans notre programme pour prendre en compte justement la réalité que vous êtes en train de me décrire. Parce que c'est en train... ça émerge. Et on va avoir un volet spécifique dans notre programme d'aide pour aller répondre à ces besoins-là. Vous avez parfaitement raison.

Le Président (M. Legault): Ça complète le bloc pour M. le député de Beauce-Nord. Je passe maintenant la parole au député de Chomedey.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Mode de paiement dans les trains de banlieue

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Nous allons avoir le retour de M. Gauthier. J'ai une petite question courte pour M. Gauthier. Si je vous parle du paiement sur l'honneur, sûrement que ça va vous dire quelque chose. J'en entends parler quelques fois par semaine à Laval par des gens qui prennent... que ce soit la ligne Deux-Montagnes—Montréal ou la ligne Saint-Jérôme—Montréal. Et je sais qu'il y a des gens qui vont avoir... ce mois-ci, c'est la carte Opus, là, parce que ça a changé, là, qui se promènent avec leur carte et qui ont donc hâte que quelqu'un vienne vérifier s'ils ont bien leur carte pour aller d'un point a à un point b. Je sais particulièrement, M. le président, aussi pour avoir un oeil peut-être un peu plus exercé que l'ensemble de la population, être capable de détecter certaines vérifications en cours ou vérifications en devenir, qu'il y a beaucoup de choses qui se font sur le réseau de l'AMT justement pour honorer ce paiement sur l'honneur. Mais

je pense que vous êtes la personne la mieux placée, M. Gauthier, pour rassurer les préoccupations des gens dans ce qui se fait dans ce domaine-là.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

Électrification du réseau ferroviaire (suite)

M. Gauthier (Joël): M. le Président, merci beaucoup. Si vous me permettez, M. le député de Chomedey, puis avec beaucoup de respect, là, vous m'avez posé une question tantôt, puis le bloc a terminé, là, en matière d'électrification. Je vais compléter ma réponse et ensuite répondre à votre question.

Or, effectivement, on a annoncé hier, avec Hydro-Québec, on lançait un appel d'offres pour faire l'étude de faisabilité, et dont on attend les résultats pour le printemps 2010, pour tenter d'électrifier l'entièreté du réseau de train de banlieue de l'AMT, ce qui ferait en sorte qu'on pourrait réduire notre dépendance au pétrole. On consomme plus de 8 millions de litres de diesel, et le réseau de train de banlieue actuel produit 20 000 tonnes de gaz à effet de serre.

Les bénéfiques... bien il y a plusieurs bénéfiques: on réduit notre dépendance au pétrole, on réduit les gaz à effet de serre. On peut, avec les gaz à effet de serre, sauver, on peut monnayer sur la bourse ou une éventuelle bourse de carbone qu'il pourrait y avoir au Canada, il y a une bourse de carbone qui existe sur le marché nord-américain et il y en a une à Amsterdam, on pourrait monnayer, donc aller chercher des revenus additionnels, du financement additionnel. La fiabilité du réseau de train de banlieue ou des trains de banlieue est généralement... sous réserve d'un problème de propulsion récurrent, là, est généralement beaucoup meilleure lorsqu'on utilise des trains électriques. Finalement, c'est plus confortable pour les usagers, et la rapidité, un train électrique, là, peut avoir des accélérations... lorsqu'il débute, entre les stations, l'accélération est plus rapide, donc on pourrait même sauver du temps.

Alors, ce n'est que du positif qu'on pourrait y voir. Et, compte tenu de l'expertise d'Hydro-Québec, nous, on est très confiants de pouvoir avoir des résultats positifs au terme de l'étude de faisabilité, qui déterminera la technologie qui pourrait être employée — et il existe divers types de technologies — et qui déterminera aussi les avantages coûts/bénéfices.

Mode de paiement dans les trains de banlieue (suite)

Ceci étant, le réseau de train de banlieue, le paiement sur l'honneur, votre question spécifique, un usager du train de banlieue à Montréal, mais c'est la même chose à Toronto puis c'est la même chose dans les grands réseaux en Europe, un usager doit être détenteur d'un titre de transport valide, et c'est lui qui doit poser le geste, lorsqu'il est sur le quai, de valider son titre. Et il y a un contrôle, qu'on va appeler «aléatoire», donc, une journée, il peut y avoir des inspecteurs, d'autres journées, il peut ne pas y en avoir. Et un citoyen qui circule avec un titre de transport qui n'est pas valide est passible d'une amende de 150 \$. Alors, oui, nous avons des inspecteurs qui font le contrôle, le contrôle des titres.

Et c'est un système qui est discuté, qui, au niveau de la perception publique, on en est conscients... Il y a des citoyens qui nous écrivent, on reçoit deux types d'écritures: celui qui s'est fait contrôler, puis il n'avait pas son titre, puis il n'est pas content d'avoir reçu un constat d'infraction de 150 \$; et d'autre part des citoyens qui nous écrivent: Comment ça se fait, moi, j'achète ma carte à tous les mois, et vous ne me contrôlez pas? Est-ce qu'il y a beaucoup de fraude dans le système? Les données qu'on a nous disent que le taux de fraude — il y en a, de la fraude, là, malheureusement il y en a, là — le taux de fraude, avec le système de paiement sur l'honneur, oscille entre 1 % et 2 % par année. Sur des ventes de 45 millions de dollars, là, on va parler d'environ 1,5 % de pertes. Et je vous dirai que le Vérificateur général de l'Ontario a fait une enquête particulière, au niveau du réseau de trains de banlieue de l'Ontario, sur le système de paiement à l'honneur, et il est arrivé aussi avec des données, là, des données quasi similaires.

Sauf que, dans la perception publique, l'usager puis le client qui, lui, achète sa carte puis qui paie 109 \$ par mois ou qui paie 132 \$ par mois, lui, il se dit: Est-ce que vous êtes efficaces? Comment vous vous assurez que, moi qui ai payé, ça va, j'ai payé, mais pouvez-vous contrôler aussi mon voisin? Et dans ce sens-là, là, on est en train de développer une politique pour s'assurer, parce qu'on reçoit les deux types de plaintes... pour développer peut-être de nouvelles façons de faire pour s'assurer que la perception d'équité envers tous, là, est présente.

Et je ne vous cacherai pas qu'il y a une opportunité aussi, dans un contexte de sûreté et de sécurité — puis je sais que ce sont des dossiers qui vous intéressent beaucoup — le gouvernement fédéral, suite aux attentats du 11 septembre 2001, là, suite à ça, il y a eu beaucoup de comités qui ont été créés, d'analyse, et ils ont constaté que, dans les menaces d'attentats terroristes, il y avait toujours des menaces qui visaient un réseau de «mass transit», de transport collectif. Or, ils ont réuni les plus gros réseaux au Canada pour leur dire: Est-ce que vous pouvez faire plus de choses: installer des caméras, vous assurer que l'accès à votre réseau puisse être canalisé ou contrôlé?

Or, si d'aventure l'AMT devait aller de l'avant pour installer plus de clôtures au niveau des gares de trains de banlieue, bien il y aurait une opportunité d'installer des tourniquets, et là ce serait un paiement qui... la personne ne pourrait pas avoir accès au quai ou accès à la gare sans avoir validé son ticket, puis là évidemment il y a un système de caméras qui est associé à ça. Alors, on n'exclut pas, je vous le dis, M. le député, on n'exclut pas de changer le système de paiement sur l'honneur pour un système avec tourniquets à chacune des stations. Je ne sais pas si ça répond? Oui.

M. Ouellette: Oui, ça répond à ma question.

Le Président (M. Legault): Oui. M. le député d'Orford.

Intégration du système léger sur rail au pont Champlain

M. Reid: M. le Président, je voudrais d'abord offrir mes félicitations à mon collègue de Verchères

pour son habillement. Le hasard veut que, sans qu'on se soit appelés ce matin, nous portions un habit semblable, couleur de chemise semblable, même un foulard et, à peu de chose... et, à quelques pixels près, la même cravate.

Mais, M. le Président, j'ai aussi un pot de fleurs à lui lancer... J'ai aussi un pot à lui lancer, M. le Président, parce que je n'ai pas beaucoup apprécié son commentaire, au début de son intervention, sur le fait que la ministre aurait opposé son veto par le biais de sa majorité, ce qui revient à dire que nous sommes des pions quand nous travaillons en commission. Et je n'ai pas apprécié, parce que nous travaillons, dans ces commissions, de façon très sérieuse. Et je pense que c'est un manque de considération pour ses collègues dans la commission en question. Il y a eu... En effet, lorsque cette décision a été prise, il y a eu débat. J'ai participé activement à ce débat. Je n'aurais pas peur de répéter mes arguments devant un panel de gouvernance publique. Et je pense que ces arguments-là ont été bien mis sur la table. On a vu des visions différentes, je l'admets, une vision peut-être plus interventionniste du député de Verchères, moins interventionniste de notre côté.

Le député a redit aujourd'hui ce qu'il avait dit à l'époque. La ministre a fait deux interventions qui ont consisté à demander qu'on apporte des correctifs. Pour nous, ça correspond au rôle que la ministre doit faire, et la commission devrait y réagir seulement s'il y a effectivement plus tard, disons, une fois qu'on aura laissé les délais se passer pour voir si les correctifs ont été apportés, c'est là où la commission pourrait effectivement jouer son rôle de la façon qui était proposée par le député de Verchères.

● (16 h 40) ●

M. le Président, le député de Verchères n'était membre de cette commission, il voulait engager la commission dans des activités que les membres légitimes de la commission n'ont pas jugées prioritaires par rapport aux autres activités de la commission. Peut-être que le député de Verchères est-il déçu de ne pas avoir pu imposer ses vues à lui et ses volontés à notre commission. Je ne pense pas que cela justifie de mettre en doute la bonne foi de ses collègues, quand on parle d'un vote qui s'est fait en commission pour décider de faire autre chose que les activités que lui voulait imposer à la commission, alors qu'il n'est pas membre.

Ceci étant dit, M. le Président, j'ai une question concernant le pont Champlain. J'ai traversé... j'ai fait un petit calcul rapide, et j'ai traversé le pont Champlain, dans ma vie, probablement entre 3 500 et 4 000 fois, et donc je suis tout à fait... Et d'ailleurs, les premières fois, là, je payais pour traverser le pont Champlain, donc ça fait un certain temps. Et donc...

Une voix: ...

M. Reid: Bien, il faut assumer son âge, même si on a des jeunes enfants. Alors, écoutez, le gouvernement fédéral a annoncé, en août 2008, suite à l'intervention dans la société Les ponts Champlain et Jacques-Cartier inc., qui conclut à l'usure prématurée du tablier du pont, que le gouvernement donc fédéral entreprendrait des études visant à remplacer le pont Champlain, qui a atteint

la fin de sa durée de vie utile, et ce n'est pas moi qui vais les contredire, M. le Président. Le remplacement éventuel du pont Champlain offre par contre l'opportunité d'y construire le projet de... de système léger de rail, actuellement prévu sur l'estacade du pont Champlain. Alors, il me semble que le projet d'intégrer le système léger sur rail au nouveau pont nous permettrait, comme société, comme Québec, d'économiser de façon importante sur la construction de l'infrastructure et de desservir de façon efficace la population présente, étant donné que — et des chiffres qui m'ont étonné quand j'ai appris, là — étant donné que 380 autobus empruntent la voie réservée à contresens du pont Champlain, et tout ça, en transportant 17 000 usagers soir et matin; ça, c'est donc tous les jours de semaine.

M. le Président, la ministre des Transports a fait des démarches auprès de son homologue fédéral afin de s'assurer que le système léger sur rail, initialement prévu sur l'estacade du pont Champlain, soit pris en compte dans les études de remplacement du pont Champlain pour éventuellement pouvoir faire ces économies. Alors, M. Champlain... M. le Président, pardon, est-ce que...

Une voix: ...

M. Reid: C'est peut-être... Ça trahit peut-être mon âge, M. le Président! Pourtant, je ne suis pas de l'époque de Champlain, je vous le garantis. Alors, M. le Président, la ministre pourrait peut-être nous dire si ces démarches qu'elle a réalisées auprès du gouvernement fédéral aboutissent, comment est-ce que ces démarches-là progressent, et est-ce qu'on peut croire qu'on aura effectivement la possibilité de faire de telles économies pour Montréal.

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, c'est un très bon sujet, alors je suis contente que le collègue l'aborde, parce que c'est important. Tantôt, avec le collègue, ici, de... quel comté, de Mercier?

Une voix: ...

Mme Boulet: Alors, le collègue de Mercier avec soulevé également tous les projets de transport collectif qu'il y avait sur le grand territoire montréalais. Et évidemment, pour la Rive-Sud, les gens de Longueuil, le projet qui leur tient à coeur de façon particulière, c'est le SLR, qu'on appelle, le système léger sur rail, qui devrait s'intégrer au pont Champlain.

Alors, vous l'avez dit tantôt, c'est 380 autobus qui circulent de part et d'autre à contresens, donc 17 000 personnes, matin et soir, qui circulent, un système qui a été mis en place il y a peut-être une dizaine d'années, qu'on me dit, qui était là pour... une dizaine d'années, plus que ça, même...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...oui, il me semblait, je n'osais pas dire, c'est 30 ans, alors depuis 30 ans. Et ce système-là avait été mis en place au départ comme système de dépannage, mais, 30 ans plus tard, on est toujours avec

le même système, qui devrait être... notamment, personne ne le contredit, là, qu'il devrait être amélioré, on devrait avoir quelque chose de plus efficace et de plus sécuritaire.

Maintenant, il est clair que la structure du pont Champlain est une structure qui a quand même un certain âge. Alors, elle a... je ne dirais peut-être pas «atteint sa durée de vie», là, mais elle est usée prématurément parce que, sur ce pont-là, je pense c'est le deuxième pont le plus achalandé au Canada, si je ne me trompe pas, donc le niveau d'achalandage et de véhicules, le débit de circulation à chaque jour a augmenté de façon très importante et est au-delà, beaucoup au-delà de ce qu'on avait estimé lorsqu'on a construit cette structure-là. Alors, ce qu'il est important de mentionner, c'est que la question qu'on s'est posée, nous, comme gouvernement provincial, c'est: Est-ce qu'on intègre un SLR sur une structure... deux minutes? Alors, est-ce qu'on intègre un SLR sur une structure qui est sur une fin de vie? Alors, est-ce que c'est... c'est la question qu'on s'est posée. On s'est dit: Si jamais le gouvernement ou La Société des ponts fédéraux, le gouvernement fédéral a dans ses cartons de reconstruire cette structure-là, je pense que le moment serait idéal pour y intégrer un concept de système léger sur rail.

Alors, c'est ce que j'ai fait. On a écrit, en juin 2007, à mon homologue du gouvernement fédéral pour que soit incluse une voie bidirectionnelle au transport en commun dans le scénario d'étude, parce qu'évidemment eux procèdent actuellement à des études sur la reconstruction éventuelle de cette structure-là. Et on a réécrit également, le 4 septembre 2008, afin de s'assurer de l'intégration du SLR dans le projet, et j'ai confirmé par la même occasion une participation financière.

Alors, le gouvernement fédéral, La Société des ponts, de qui relève le pont Champlain, va procéder, d'ici au mois de juin, à une étude de faisabilité, là, une étude de... en fait d'une éventuelle reconstruction de la structure, dans laquelle on pourrait y intégrer le concept de SLR. Donc, à ce titre, nous participons à l'étude avec le gouvernement fédéral, parce qu'évidemment, s'il y a une construction d'une nouvelle structure et intégration d'un SLR, le gouvernement provincial va assumer sa part des coûts qui sont rattachés au système léger sur rail.

Donc, l'étude, là, on travaille, il y a eu des rencontres qui ont eu lieu avec le sous-ministre adjoint à la Direction territoriale de Montréal, il y a eu des rencontres avec la Société des ponts, et normalement, l'étude, on devrait être capables, être en mesure de définir ce qu'on va retrouver à l'intérieur de l'étude et de lancer cette étude-là, là, d'ici le mois de juin. Alors, on attend, là, impatientement de pouvoir procéder et d'aller chercher les réponses: le coût, la faisabilité, est-ce que la structure doit être maintenue en place ou reconstruite. Alors, tous des éléments qui vont faire partie de l'étude et qui vont nous éclairer sur la décision à venir.

Le Président (M. Legault): Ça complète le bloc du parti ministériel. Je cède maintenant la parole au député de Verchères pour une période de 23 minutes.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Il y a déjà près de 70 minutes que je n'ai pas eu l'occasion de prendre part aux échanges, et ça me donnera...

Des voix: ...

M. Bergeron: ...ça me donnera l'occasion peut-être de faire un certain nombre de mises au point que j'aurais voulu certainement faire à un moment plus opportun. Là, j'ai l'impression d'être un peu déphasé, mais, que voulez-vous, il faut certainement remettre les pendules à l'heure lorsqu'elles doivent être remises à l'heure.

Mais, simplement, en commençant avec le commentaire de mon collègue d'Orford pour dire que, quand il parle de manque de considération de la part de quelqu'un à l'égard de ses collègues, je me permets respectueusement de souligner qu'au lendemain du moment où j'ai envoyé ma demande pour un mandat de surveillance au président de la commission, la ministre avait déjà statué publiquement qu'il n'y aurait pas de mandat de surveillance. Alors, dès lors, il y avait comme une présupposition de la décision de la Commission des transports et de l'environnement, et c'est d'ailleurs, curieusement, exactement ce qui s'est passé. Alors, je ne voudrais pas... Encore une fois, je laisse aux personnes qui nous écoutent le soin de déterminer ce qui a bien pu se passer, mais il n'en demeure pas moins qu'en termes de manque de considération, quand on annonce à l'avance la décision de la commission, ça me donne l'impression que ça peut ressembler, quelque part, à un manque de considération pour les membres de ladite commission, qu'ils soient membres du parti ministériel ou de l'opposition.

Ceci dit, M. le Président, j'ai été surpris de la charge de la ministre, encore une fois, qui n'a pas pu résister, comme elle l'avait fait lors du premier trois heures d'étude des crédits, de faire son «pitch» politique et partisan sur l'ampleur des investissements de son gouvernement par rapport au gouvernement précédent. Je me dois de lui rappeler... Parce qu'en fait, dans mon préambule, je n'ai fait que rappeler les problèmes que l'AMT avait rencontrés l'automne et l'hiver derniers. Je n'ai pas dit un mot sur le gouvernement. Mais elle n'a pu résister à la tentation de faire son «pitch» politique. Alors, je dois rappeler que normalement un gouvernement qui succède à un autre investit davantage. Il y a une croissance des dépenses, d'une part, et, d'autre part, elle prend bien soin, chaque fois, de gommer le fait que le gouvernement Bourassa avait presque tué le transport collectif au Québec et que nous sommes, encore aujourd'hui, à réparer les pots cassés par le gouvernement libéral précédent.

Alors, si elle veut jouer ce jeu-là, je lui ai dit, ça ne me dérange pas pantoute, elle va trouver le temps long, parce que, moi, je n'ai aucun problème à jouer ce jeu-là. Et, lorsqu'elle parle du 1,1 milliard de dollars, encore une fois, je cite les chiffres qu'elle n'avait pas contestés lors de notre premier trois heures de débats, lorsqu'on exclut les sommes du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif et les sommes pour les investissements attendus en termes de matériel roulant, d'immobilisations, on parle d'investissements, dans le secteur du transport collectif, de l'ordre de quelque 170 millions de dollars. Alors, il n'y a pas de quoi pavoiser, si je peux me permettre.

Agence métropolitaine de transport (suite)

Acquisition de matériel roulant de Bombardier

Puis, justement, on va revenir sur la question de l'acquisition de matériel roulant. En décembre 2007, on apprenait que Bombardier Transport avait obtenu le contrat de fournir à l'Agence métropolitaine de transport une commande de 160 voitures de train de banlieue à deux étages de type multiniveaux. Les 30 voitures et les options pour les 130 voitures supplémentaires devaient toutes — toutes — être fabriquées au Québec. La valeur estimée de ce contrat était alors évaluée à 386 millions de dollars.

● (16 h 50) ●

Or, nous avons appris que 35 % des 160 locomotives que doit commencer à livrer Bombardier à l'AMT cette année seraient construites aux États-Unis. Qui plus est, concernant un autre contrat pour la fabrication d'un logiciel électronique pour des locomotives, nous apprenions que l'AMT envisage en ce moment de disposer des services d'une entreprise anglaise, une entreprise d'Angleterre. Pourtant, le projet initial aurait été d'octroyer le contrat à une entreprise québécoise qui répondait apparemment à toutes les exigences requises en termes de respect des échéanciers et de budget afin de permettre le développement d'une expertise québécoise dans le domaine.

Ma question, fort simple. À l'heure où le Québec est en période de récession, que le taux de chômage augmente et que Bombardier a procédé à une réduction de ses effectifs au cours de la dernière année, comment peut-on justifier que de telles décisions soient prises au détriment des travailleurs et des travailleuses du Québec, au détriment de l'économie québécoise? Comment peut-on accepter que du matériel roulant qui devait être construit au Québec soit en grande partie produit à l'étranger?

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça va me faire plaisir de répondre, M. le député, là, parce que sincèrement, là... La commande des 160 voitures, il y avait un contenu canadien exigible, à l'intérieur du contrat, de 60 %, M. le Président. Ça ne s'est jamais vu. Il n'y a pas un gouvernement qui à ce jour avait demandé et exigé autant de contenu canadien dans un contrat comme celui-là. Alors, oui, on est très, très fiers d'être associés au projet, on est très fiers d'y avoir mis une exigence aussi élevée que 60 %, parce que, si on se compare à l'Ontario, elle est à peu près à 20 %, 25 %. Alors, on est très, très fiers, et, oui, on l'a fait pour protéger en grande partie les emplois du Québec.

Alors, M. le Président, sincèrement... Je peux laisser compléter M. Gauthier, mais il n'y a jamais eu à ce jour, dans un contrat donné pour du renouvellement d'infrastructure de transport collectif, des exigences canadiennes aussi élevées qu'elles ne l'ont été dans le contrat qui a été donné, dans le 386 millions, pour les 160 voitures. Et l'annonce a été faite chez Bombardier, à La Pocatière, avec le ministre responsable de la région

et avec à peu près les près de 1 000 travailleurs, M. le Président, qui étaient on ne peut plus heureux que ce contrat-là arrive chez eux dans une période économique particulièrement difficile. Je vais laisser compléter...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères. M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Si vous... En complément de la réponse de la ministre puis en réponse à la question du député de Verchères, je m'engage à faire les vérifications dès demain, mais je peux vous dire que nous, à notre connaissance, le contrat signé avec Bombardier, les 160 voitures sont construites à La Pocatière par des travailleurs québécois, avec, comme disait la ministre, un contenu canadien qui est des plus élevés. Peut-être y a-t-il des composantes qui vont être installées à La Pocatière et qui sont fabriquées à l'extérieur du Québec, mais je pense que c'est le contrat avec le plus haut niveau de contenu canadien qui existe. C'est pour ça que je suis un peu surpris de votre question, mais je prends l'engagement, là, je vais vérifier puis je vais vous envoyer la réponse.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

Services d'autobus express vers Vaudreuil et l'Île-des-Sœurs

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je faisais état tout à l'heure des deux services d'autobus express vers Vaudreuil puis l'Île-des-Sœurs, qui ont été... où le contrat avec Transdev a été interrompu. Or, pour ce qui est de la desserte de l'Île-des-Sœurs, c'est le RTL pour le moment qui s'en occupe. Je crois comprendre que nous sommes en situation transitoire. Pendant combien de temps cette situation transitoire va-t-elle se poursuivre? Quand est-ce que le gouvernement a l'intention de faire connaître sa décision? Et quelles risquent d'être les conséquences advenant qu'on décide de poursuivre cette proposition ou ce fonctionnement transitoire, du côté de l'entreprise qui avait obtenu le contrat avec l'AMT?

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser M. Gauthier.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le député, pour votre question. Je vais d'entrée de jeu, là, corriger un petit peu une affirmation, là. Il y a du service qui est en place aux dates qui ont été prévues. Il était prévu qu'il y aurait des services d'autobus express dès le 2 septembre, qui était le lundi de la fête du Travail, ou le mardi, excusez-moi, le mardi de la fête du Travail, qui est la plus grosse journée de congestion routière au Québec, là, c'est toujours le mardi qui suit. Alors, il y a du service aux deux endroits. La desserte de l'Île-des-Sœurs est une desserte qui est exploitée actuellement sous l'autorité de l'AMT, l'Agence métropolitaine du transport, où nous avons donné un contrat de service

au RTL, mais ce n'est pas le RTL qui exploite, c'est l'AMT, et ce service-là est dans un corridor métropolitain reconnu par décret par le gouvernement du Québec à trois occasions depuis 1998.

Dans le cas de l'Express Vaudreuil, il est en service, comme je le dis, tel qu'il était prévu, depuis le 2 septembre et il est opéré actuellement par le CIT, le CIT de La Presqu'île, qui pouvait octroyer un contrat, parce que les CIT ne sont pas assujettis aux règles d'appel d'offres. Et ce projet-là est une mesure de mitigation qui répond aux travaux qui se déroulent au cours des prochaines années sur le pont Galipeault, mesure qui a été annoncée par l'AMT en mai 2008 en présence du ministère des Transports du Québec, de quelques élus et du président du CIT. Alors, ce qu'on a annoncé comme express métropolitain, là, pour le pont Galipeault, l'express qu'on appelle Vaudreuil, c'est une mesure qui est en service...

M. Bergeron: Ce que je dois comprendre, M. le Président...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...que le fait que ce soit le RTL et le CIT qui s'occupent, sous l'autorité de l'AMT, de ces deux dessertes, que c'est une situation à toutes fins utiles permanente?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Dans le cas de l'Express Vaudreuil, ce qui a toujours été dit, c'est que c'est une mesure... on a devancé la mise en service de l'Express Vaudreuil pour répondre aux travaux sur le pont Galipeault, alors c'est une mesure de mitigation. Dans le plan d'amélioration des services que l'AMT a déposé, le plan 2007-2011, en réponse à la politique québécoise du transport collectif lancée par la ministre en juin 2006, il y avait six express métropolitains qui étaient prévus, dont celui de Vaudreuil, qui, si je ne m'abuse, devait être déployé en 2010 ou 2011. Quand on a été informés des travaux sur le pont Galipeault, le ministère nous a demandé: Est-ce qu'on peut mettre des mesures de mitigation pour réduire la congestion routière? Et c'est là qu'on a devancé.

M. Bergeron: Je comprends bien, M. Gauthier. Je veux savoir: Est-ce que le service...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...le service actuel, est-ce qu'il est permanent? Et qu'est-ce qui se passe avec le contrat avec Transdev? C'est ça qui m'intéresse.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Le service sur l'Express Vaudreuil est une mesure de mitigation, et qui va durer tant et aussi longtemps que les travaux...

M. Bergeron: ...

M. Gauthier (Joël): O.K. Non, non, mais, mesure de mitigation...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Auclair: ...

Le Président (M. Legault): M. le député de Vimont.

M. Auclair: Article 36. J'apprécierais beaucoup que mon collègue laisse nos invités répondre à ses questions. Je comprends qu'il est anxieux, qu'il a besoin de motiver sa présence, mais est-ce qu'on peut laisser...

Le Président (M. Legault): Ce n'est pas une question de directive. Donc, M. le député...

M. Auclair: Ce n'était pas une question de directive, M. le Président...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Auclair: M. le Président, excusez-moi, ce n'était pas une question de directive, c'était une question de règlement. L'article 36 est assez clair, notre collègue ne peut pas intervenir à toutes les fois que nos invités...

Le Président (M. Legault): M. le député de Vimont, vous ne pouvez pas, vous non plus, intervenir au moment où un collègue pose une question.

M. Auclair: En vertu d'une question de règlement, oui, M. le Président, vous le savez aussi bien que moi, vous avez passé dans l'art...

Le Président (M. Legault): Ce n'est pas une question de règlement.

M. Auclair: L'article 36 est une question de règlement, et ce que mon collègue fait depuis quelques secondes et à quelques autres reprises, c'est qu'il intervient, il interrompt notre invité, et ce que je lui demande, c'est tout simplement de laisser...

Le Président (M. Legault): M. le député de Vimont, s'il vous plaît. Donc, M. le député de Verchères, je vous invite à poser vos questions et à laisser répondre M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Je veux juste terminer.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, sur l'Express Vaudreuil... M. le député de Verchères, sur l'Express Vaudreuil, il est prévu un express métropolitain qui devait être déployé en 2011, on l'a devancé pour les travaux de Galipeault, et, si Galipeault se termine avant 2011, il n'y aura pas d'express... il n'y aura pas d'express avant 2011

Sur l'île des Soeurs, c'est un express métropolitain sous l'autorité de l'AMT, qui est exploité actuellement par le RTL, puis il y a un partenariat avec le privé parce qu'il y a un gros complexe, le siège social de Bell a été déplacé du centre-ville vers là, alors on a une entente qui garantit des revenus. Actuellement, Bell n'a pas transféré tous ses employés, ou tous ses employés ne sont pas arrivés là, on est en train de réévaluer l'opportunité du service ou la fréquence du service, et au moment où je vous parle je ne peux pas vous dire si ce service-là va devenir un jour permanent.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

Mise en place d'une voie réservée sur Pie-IX

M. Bergeron: Merci, M. le Président. J'aimerais savoir: Les négociations avec la STM, ça, c'est un autre dossier sur lequel la ministre a été obligée d'intervenir, les négociations avec la STM et la ville de Montréal pour la ligne Pie-IX, est-ce qu'il est... est-ce que vous êtes en mesure de nous dire où est-ce que ça en est? Je sais que ça doit aboutir d'ici le mois de juin, alors j'imagine que ça doit avancer.

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, je vais laisser le sous-ministre répondre, M. le Président, si vous me permettez, parce que c'est le sous-ministre qui est en charge de Pie-IX.

Le Président (M. Legault): Oui, s'il vous plaît, vous pouvez nous présenter?

● (17 heures) ●

M. Jean (Denys): Denys Jean, sous-ministre des Transports. Alors, il y a eu une rencontre il y a, je pense, c'est... la date exacte, c'est l'automne dernier, je pense, entre le maire de Montréal et la ministre, et à l'ordre du jour avait été la question de Pie-IX, et le maire de Montréal et la ministre ont confié à la fois au sous-ministre des Transports du Québec et au directeur général de la ville de Montréal, M. Léger, le mandat de trouver... en tout cas de présenter à la ministre et au maire — et l'horizon, c'est d'ici la fin juin — une solution à la mise en place de la voie réservée Pie-IX. Au moment où on se parle, les équipes de l'AMT, les équipes de la STM sont au travail pour établir les différents scénarios potentiels et les critères de décision qui vont amener le directeur général de la ville et le sous-ministre des Transports à recommander à la ministre et au maire des solutions pour la mise en place de la voie réservée Pie-IX.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

Places de stationnement pour les usagers des trains de banlieue

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je comprends que d'ici le mois de juin on devrait avoir des nouvelles là-dessus, puisque c'était l'échéancier qu'avait fixé la ministre.

Alors, j'aimerais parler de stationnement incitatif, un sujet qui est cher au président-directeur général de l'AMT. En campagne électorale, en novembre dernier, le premier ministre avait fait la promesse d'ajouter 10 000 places de stationnement sur la Rive-Sud et dans la couronne nord pour les utilisateurs des trains de banlieue. Où est-ce qu'on en est dans la réalisation de cette promesse?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, M. le Président, merci. L'AMT exploite actuellement plus de 29 000 cases de stationnement incitatif. Alors, quotidiennement on offre aux citoyens plus de 29 000 cases de stationnement incitatif, réparties sur 61 sites. C'est un grand succès, puis, je vous dirai, c'est l'oeuf ou la poule. Alors, on a décidé d'accroître l'offre de services avant d'agrandir les stationnements incitatifs. Il y a un engagement qui a été pris, il y a un engagement ministériel ou gouvernemental qui a été pris à cet égard-là, et, nous, on est en train de le réaliser. Pour l'année 2008, je pense qu'on a ajouté 1 150 cases de stationnement incitatif. On prévoit la construction et l'agrandissement de huit stationnements incitatifs au cours de la présente année. Nous, on est assez confiants de pouvoir augmenter, là, et d'atteindre 7 000, 8 000, 9 000 ou 10 000 cases de stationnement incitatif au cours des trois à quatre prochaines années.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui. Parce que, dans un article paru dans *La Presse* le 6 juillet 2008, M. Gauthier, vous disiez qu'«aménager des stationnements incitatifs, ce n'est pas long à faire. Quand le viaduc de la Concorde s'est écroulé, on a construit une gare en cinq jours.» Alors, pourquoi est-ce que ça devrait être plus long pour construire des stationnements incitatifs dont on a besoin?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Dans le cadre de l'effondrement du viaduc de la Concorde, vous comprendrez qu'on était en situation d'urgence, là. Alors, les règles usuelles de PTI puis d'autorisation au Conseil du trésor ont été abrégées. Mais, dans le processus actuel, là, on dépose nos projets au programme triennal d'immobilisations, qui est analysé par le ministère des Transports du Québec, qui ensuite va au Conseil du trésor. Donc, entre le moment où on demande la construction, l'autorisation de construire, si on veut bénéficier de la subvention de 75 % de Québec, il va se passer une période d'environ 12 à 15 mois avant qu'on reçoive l'autorisation, c'est ce qui fait en sorte que ça se distingue de la situation du pont de la Concorde.

Mais je peux vous assurer que c'est une grande préoccupation chez nous, une grande préoccupation de la ministre, qui, dans chacune des rencontres qu'on a ensemble lorsqu'on fait état de la situation à l'AMT, me pose toujours la même question: Est-ce que vous allez augmenter le nombre de cases de stationnement incitatif? Et ce sont des projets qu'on va réaliser dès cette année,

dans certains cas, et, dans d'autres cas, ça ira d'ici 24 à 36 mois.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: M. le Président, le président-directeur général de l'AMT semblait faire un lien entre l'augmentation de l'offre de services et la création des stationnements incitatifs, ce qui est tout à fait logique. Sauf que, l'année dernière, à l'étude des crédits, il nous disait que «puisque le renouvellement de la flotte du matériel roulant est réglé, on souhaite aller de l'avant rapidement avec l'agrandissement des stationnements incitatifs avant que les promoteurs immobiliers ne viennent s'approprier les terrains adjacents aux stationnements existants. Si on n'a pas un plan rapidement, disait-il, pour dire qu'est-ce qu'on va faire pour agrandir les stationnements incitatifs, ça va coûter d'autant plus cher qu'on va être obligés de faire des stationnements étagés qui coûtent six ou sept fois que ce que coûte un stationnement au niveau du sol.»

Alors, ma question est fort simple: Compte tenu de cette déclaration de l'année dernière, compte tenu de l'engagement du premier ministre cette année, quel est votre plan d'action? Puisque ça vous prend un plan rapidement, c'est quoi, votre plan d'action pour les stationnements incitatifs?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Écoutez, là, il y a un programme triennal d'immobilisations, qui est adopté par l'agence à tous les ans, qui prévoit des agrandissements de stationnements incitatifs. Alors, ce programme-là est adopté, transmis au ministère des Transports du Québec et ensuite au Conseil du trésor pour approbation. Et je maintiens ma déclaration de l'an dernier: les stationnements sont un grand succès, les citoyens en veulent de plus en plus, et les promoteurs immobiliers viennent s'installer près des gares de train ou des terminus d'autobus, alors il faut absolument qu'on puisse aller le plus rapidement possible pour agrandir les stationnements avant que les promoteurs immobiliers achètent, parce que ça va coûter plus cher, il va falloir étagé.

Et, dans ce sens-là, moi, si vous me demandez, M. le député de Verchères, si j'ai des propositions à faire, je pense qu'il faudrait revoir le mécanisme d'acquisition des terrains pour qu'on puisse faire du préachat avant les autorisations. Et je vous dirai que nos homologues à Vancouver l'ont fait. L'équivalent de l'AMT à Vancouver s'appelle TransLink. La loi de TransLink a été modifiée pour leur permettre de pouvoir faire des achats préventifs, pour s'assurer qu'on puisse sécuriser des terrains. Parce que le processus administratif actuel, et on comprend pourquoi il existe, là, mais fait en sorte qu'on va perdre des occasions d'affaires, de sécuriser des terrains, parce que les promoteurs immobiliers vont acheter les terrains qui sont mitoyens aux stations de train de banlieue, ce qui fait en sorte qu'après ça bien on ne peut plus développer.

M. Bergeron: Ce que vous proposiez l'année dernière...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. C'est ce que vous proposiez l'année dernière, et j'ai comme l'impression que c'est ce que vous proposez de nouveau cette année. J'espère qu'on ne se retrouvera pas l'année prochaine en se disant qu'il faut encore, de nouveau proposer ça, parce que, pendant ce temps-là, les terrains peuvent partir, là. Alors, ça va coûter, comme vous disiez, six à sept fois plus cher de faire ce qu'on aurait pu faire plus rapidement.

Construction de centres d'entretien de trains

Alors, M. le Président, nous savons que, dans un horizon de 2010-2012, le CP puis le CN vont cesser de réparer les trains de l'AMT. Ceux-ci devront être entreposés et entretenus dans des centres d'entretien que l'AMT se propose de construire.

D'ailleurs, ce matin, dans un article de Bruno Bisson, M. Gauthier a dit souhaiter que la construction des nouveaux bâtiments et l'aménagement des ateliers soient complétés pour juillet 2012. Or, encore une fois il y a une question d'achat de terrains, encore une fois il y a toute une question de plans et devis de construction.

Nous sommes en 2009. Quels sont les plans de l'AMT? Je sais que les coûts présumés pour un tel projet sont de l'ordre de 350 millions de dollars. Nous sommes en attente de ce projet depuis 2005. Nous devons procéder d'ici quelques mois. Où est-ce que nous en sommes? Qu'est-ce qui se passe du côté du ministère des Transports? Est-ce que c'est de ce côté-là que ça coïncide, est-ce que c'est du côté de l'AMT? Où est-ce que ça se passe puis qu'est-ce qui va se passer?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Merci pour votre question, parce que, s'il y a un dossier... On a beaucoup parlé, là, d'acquisition de nouveau matériel roulant, on a parlé d'investissement dans le train de l'Est. S'il y a un dossier qui est important pour assurer la pérennité du réseau de train de banlieue, c'est de s'assurer que l'AMT puisse bénéficier de centres d'entretien, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Alors, effectivement, le CN et le CP nous ont avisés à l'effet, et particulièrement le CP, à l'effet qu'ils n'ont pas la main-d'oeuvre nécessaire pour continuer à faire l'entretien du réseau de train de banlieue, à partir de juillet 2010. Et en ce qui concerne le CN, là, il y a encore un plus grand bassin de main-d'oeuvre dans la région métropolitaine.

Alors, l'identification des sites a été faite, on a étudié huit sites avec une firme américaine spécialisée en centres d'entretien, on a ramené notre choix, après avoir étudié les huit, sur deux sites, un pour le CP puis un pour le réseau CN. Le site Sortin, qui est sur le réseau CN, le Sortin, c'est dans le secteur de Lachine, je peux vous confirmer, M. le député, qu'on a procédé à la signature d'une offre d'achat avec le CP, on a sécurisé le site pour le CP, procédé à la signature d'une offre d'achat acceptée par le CP. Alors ça, ça a été fait la semaine dernière.

Dans le cas de Pointe-Saint-Charles, pour le réseau CN, les anciens ateliers de CN, là, dans le cas de Pointe-Saint-Charles, il y a une difficulté avec le propriétaire actuel du terrain, où on ne s'entend pas sur la valeur du terrain. Et on ne s'entend pas puis on est loin de s'entendre, là, parce que, lui, un, il ne veut pas vendre, il veut nous offrir un bail emphytéotique pour 50 ans, puis, au niveau des valeurs, là, c'est du simple au double. Nous, on fait affaire avec des évaluateurs agréés, des firmes reconnues, puis ce qu'on nous demande, là, c'est deux fois le prix de la valeur de nos évaluations.

Alors, ce qu'on a fait, c'est qu'on a demandé au gouvernement du Québec d'émettre une réserve foncière pour protéger le terrain et ensuite on a demandé au gouvernement de procéder par voie d'expropriation, qui est en processus.

Ceci étant, les terrains sont sécurisés, les plans et devis sont prêts. On est allés assez loin parce que c'est urgent pour l'AMT, c'est une situation importante. Les plans et devis, on est allés assez loin pour pouvoir avoir un projet qui soit défini, il y a un devis de performance qui est prêt.

● (17 h 10) ●

Tout ce qui nous manque maintenant, là, c'est de s'assurer de finaliser le dossier au point de vue financier, parce qu'on doit répondre à une nouvelle politique du Conseil du trésor sur la gouvernance et la gestion des projets de plus de 40 millions. Alors, c'est ce qu'on a fait, on a révisé le dossier pour s'assurer de répondre à la politique, et ça a fait en sorte qu'on a dû prévoir, dans le projet, là, toutes les contingences mais aussi toutes les sommes qui pourraient être prévisibles. Donc, le projet maintenant est à 355 millions, mais c'est un projet qui est prêt, qui est prêt à décoller, mais pour lequel il nous manque...

Le Président (M. Legault): Merci, M. Gauthier. Le bloc est maintenant terminé. Je passe la parole au député de Vimont pour une période de 15 minutes.

Desserte ferroviaire vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau

M. Auclair: Merci beaucoup, M. le Président. Donc, M. Gauthier, Mme la ministre, toute votre équipe, bonjour. Écoutez, on parle... Je vais rester, moi, dans les trains. Je pense que les trains de banlieue, et tout le processus, il y a des volets très intéressants, mais je vais déborder un petit peu. Ça va toucher un petit peu deux volets. On va rester dans les trains, mais on va faire un clin d'oeil à un autre élément aussi, un petit voyage autour du même secteur.

Il y a un élément qui est très important pour le développement de ville de Montréal, on le sait, c'est l'aéroport Pierre-Trudeau. L'aéroport comme tel, au cours des années, a eu des grands investissements. L'aéroport a été modernisé, on a augmenté la capacité d'accueil, mais on n'a pas encore, Mme la ministre, on n'a pas encore la voie ferroviaire, on n'a pas une desserte ferroviaire qui nous permet d'avoir un service, on peut dire, un service assidu, un service dont la population peut arriver plus être certain qu'on va se retrouver à telle heure, selon les horaires de vols et tout ça, avoir vraiment un service qui va être complet, qui va amener

les gens à prendre autre chose que leur véhicule, leur voiture. Et ça, c'est dans le développement puis c'est dans l'augmentation de l'offre de services.

Je pense que le train a sa raison d'être. C'est sûr, on le vit chez nous. Moi, à Vimont... Mon collègue de Verchères faisait un petit peu référence à la tragédie qui est arrivée, du pont de la Concorde, puis le fait... comment l'AMT a réagi rapidement pour ouvrir une nouvelle gare. C'était dans mon comté à moi, c'était dans Vimont, la gare de Saint-Elzéar, et cette gare-là a été un franc succès. On a immédiatement donné des espaces, comme vous dites, vos petites cases de stationnement incitatif. Ça a été un beau succès. Les gens, encore aujourd'hui, en profitent beaucoup.

Mais le service de transport collectif se doit... Puis je pense qu'on s'en va dans la bonne direction, vous posez des gestes qui sont concrets en allant, dans certains endroits, doubler les voies ferrées. Vous allez également augmenter le nombre de stationnements incitatifs, vous allez développer la voie de l'est. Tout ce volet est dans le bons sens. C'est sûr qu'on a beaucoup de retard. On a beau pointer du doigt, dire: Oui, c'est un succès, mais on part de très loin, au Québec, au niveau du ferroviaire, au niveau du transport d'individus, de personnes. Et ça ferme un peu la boucle avec notre fameux aéroport de Montréal, Montréal-Trudeau. Il y a eu des manques dans le passé. Maintenant, on est en train de rectifier ça. Mais est-ce que vous pouvez nous dire quels sont les gestes qui sont posés en ce moment pour justement faire en sorte qu'on ait une desserte ferroviaire qui va pouvoir permettre à la population de Montréal d'aller chercher ce service-là, comme toutes les grandes villes ont en ce moment, faire... versus leurs aéroports?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): M. le Président. Or, merci pour votre question, M. le député de Vimont, qui va me permettre, là, de vous expliquer un peu quels sont les travaux qui se déroulent actuellement. Or, j'ai le privilège de coprésider un comité directeur avec Jim Cherry, qui est le P.D.G. des aéroports de Montréal. Le projet sur lequel on travaille, c'est la création d'une desserte ferroviaire dédiée au transport passager, donc aucun transport de marchandise, entre l'Ouest-de-l'île-de-Montréal, donc Sainte-Anne-de-Bellevue, et le centre-ville, avec une portion qui inclurait la desserte aéroportuaire de Dorval.

Dans ce comité directeur, là, qui a été mis en place en 2006, siègent aussi Transports Québec, le ministère des Transports du Québec, Transports Canada, la ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal. Or, tout ça pour vous dire que le nouveau corridor ferroviaire dédié entre l'Ouest-de-l'île, l'aéroport et le centre-ville est dirigé par tous les principaux paliers de gouvernement. Or, il y a six partenaires qui siègent là-dessus.

On a donné des mandats à des firmes pour évaluer des tracés. Il y a neuf tracés qui ont été étudiés. Aujourd'hui, après avoir fait une grille multicritères puis analysé ces tracés-là, il reste deux tracés, sur lesquels on doit prendre une décision: ce sera lequel des deux tracés. Il y a une analyse coût-bénéfice qui est en cours, qui est faite par une firme qui s'appelle PricewaterhouseCoopers, qui est en train d'évaluer l'achalandage, les normes de

service qui vont s'appliquer à la fois à la navette et à la fois aux trains de banlieue, qui vont pouvoir se rajouter, parce qu'actuellement il y a un problème de saturation, il n'y a plus d'espace. Alors, tout ce comité-là se réunit. On devrait être en mesure de connaître les résultats pour le mois de juin, le mois de juin 2009, de cette année, et pouvoir faire en sorte de doter Montréal d'une desserte, d'une desserte ferroviaire performante pour l'Ouest-de-l'Île et pour l'aéroport.

Et je profite de l'occasion pour souligner que Vancouver aura une desserte entre son aéroport et son centre-ville qui va être en service dès cette année; que Toronto a annoncé récemment, il y a moins de 60 jours, le premier ministre McGuinty, de l'Ontario, a annoncé l'engagement du gouvernement de l'Ontario et du gouvernement fédéral à offrir une desserte ferroviaire entre l'aéroport Pearson de Toronto et le centre-ville de Toronto. Il serait tout à fait normal que la ville de Montréal, qui est le poumon économique de la province de Québec, puisse bénéficier aussi d'un service semblable, qui connaîtrait un succès, de par les données d'achalandage qu'on a, là.

Mais, si Vancouver peut avoir une desserte aéroportuaire et si Toronto... le troisième grand secteur économique au Canada, qui est le deuxième en réalité, c'est la région de Montréal, alors il faut... et je fais un plaidoyer en faveur de cette desserte aéroportuaire.

Le Président (M. Legault): M. le député de Vimont.

Réaménagement du rond-point Dorval

M. Auclair: Merci, M. le Président. À l'égard de cette desserte ferroviaire là, il y a un élément majeur, un élément majeur qui est le rond-point Dorval. Le fameux rond-point Dorval, puis, là-dedans, si vous me permettez, je sais, Mme la ministre, que vous avez fait une annonce, le 16 février dernier, confirmant l'intention... pas juste une question d'intention, mais confirmant le début de tous les travaux, les appels d'offres, et tout ce qu'il y avait à faire... tout ce qu'il y allait avoir pour que le rond-point Dorval soit refait.

Puis, si vous me permettez, je désire rendre hommage à mon collègue le député de Marquette, qui, un peu à la différence de certaines personnes... Parce qu'en politique, c'est vrai qu'il y a des projets qu'on porte longtemps sur nos épaules, il y a des projets qui ne viennent pas du jour au lendemain, puis c'est la force d'un politicien, c'est qu'il... on a toujours le principe, hein, il faut répéter et répéter, et, dans ce cas-ci, je sais que notre collègue de Marquette a répété et répété et a eu une écoute, parce que le fameux rond-point de Dorval va finalement être plus que rénové, hein, on parle d'un réaménagement majeur, on parle d'un réaménagement qui va prendre en considération les réalités d'aujourd'hui, c'est-à-dire les cyclistes, les piétons et, j'ose bien croire, selon les interventions de M. Gauthier, également le volet ferroviaire, pour permettre l'amélioration de toute cette desserte-là.

Pouvez-vous me dire, Mme la ministre, au moment où on se parle, cet important projet là va voir le jour exactement quand? C'est quoi, les étapes de la construction et du réaménagement de ce rond-point?

Parce qu'on vit avec un problème ou une réalité, c'est qu'on ne peut pas, demain matin, rentrer les pépines, tout mettre à terre puis tout fermer ce rond-point-là. La circulation est majeure, c'est la 540 qui passe par là. Il y a bien sûr notre aéroport de Montréal. Donc, c'est quoi, les plans de réaménagement, Mme la ministre, et à quel moment on va pouvoir permettre au député de Marquette de couper son ruban?

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, évidemment, le dossier du réaménagement du rond-point Dorval est un dossier majeur pour nous, prioritaire. Alors, c'est un... vous savez, juste ouvrir une parenthèse là. L'ADM, là, l'aéroport, estime que l'achalandage de l'aéroport est de l'ordre de 12 millions de passagers actuellement, qui passera à 14 millions en 2011 et à 18 millions en 2023. Alors, c'est une augmentation de 50 % qui est prévue en 13 ans. Donc, il est clair, là, qu'il y a un aéroport, un centre-ville, puis il y a comme un problème entre les deux, l'interconnexion ne se fait pas facilement. Le réseau routier est complexe. Les gens qui débarquent à Montréal qui ne sont pas des Montréalais ont de la difficulté à s'y retrouver. Il y a un croisement de réseaux routiers qui complexifie les déplacements. Et, comme vous l'avez dit, dans le cadre d'un réaménagement, on pourra y intégrer les pistes cyclables, les passages piétonniers. On va améliorer l'accès à l'aéroport Montréal-Trudeau; on va séparer le réseau autoroutier national ou provincial du réseau local. On va par conséquent améliorer la fluidité et la sécurité dans l'échangeur et en même temps on va y intégrer le passage éventuel de la navette ferroviaire qui fera la desserte entre l'ouest et le centre-ville.

● (17 h 20) ●

Alors, c'est un beau projet, c'est un projet qui est estimé à l'heure actuelle à 224 millions de dollars et qui est un beau projet de partenariat, soit dit en passant: c'est le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, la ville de Montréal, l'ADM et la cité de Dorval. Alors, il y a cinq partenaires majeurs qui sont impliqués dans le montage financier et dans l'évaluation du concept du rond-point Dorval. La réalisation des travaux, on estime, nous, que ça sera entre 2009 et 2013, donc assurément que notre collègue de Marquette sera là pour couper le ruban. Alors, on est très, très fiers d'être associés à ce projet-là, c'est un projet qu'il a porté pendant de nombreuses années, et à l'annonce... et c'est important de lui rendre hommage, parce que sincèrement, là, pour lui, pour sa communauté, pour ses citoyens, c'est un projet qui va changer probablement le portrait du réseau routier, mais qui va changer leurs déplacements dans un quotidien, qui va rendre la vie, la qualité de vie des gens beaucoup plus agréable.

Cette année, le montant qui va être investi, c'est 54 millions, dès cet été, qui seront investis dans le projet du rond-point Dorval, dont 19 millions du ministère, parce qu'on sait que l'ADM a des travaux à faire. Et, si vous me permettez, M. le Président, je vais passer la parole au sous-ministre adjoint de la direction territoriale de Montréal, qui pourrait peut-être nous donner le portrait de ce qui va être fait dès cette année sur le terrain.

Le Président (M. Legault): Oui, si vous voulez bien vous présenter, en rappelant qu'il reste à peu près quatre minutes au bloc.

M. Gagnon (Jacques): Merci, M. le Président. Alors, mon nom est Jacques Gagnon, je suis le sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest. Alors, comme Mme la ministre l'a mentionné précédemment, c'est un projet qui a débuté il y a plusieurs années mais qui a commencé ses travaux de façon réelle à partir de l'automne dernier. Il y avait déjà des travaux préparatoires, donc, qui ont été amorcés l'automne dernier.

Cet été, on amorce une phase importante des travaux. Il y a un contrat qui sera octroyé imminemment, dans les prochaines semaines, qui porte sur la construction de neuf ponts d'étagement. Donc, c'est un chantier d'envergure pour cette année qui devrait permettre d'orienter définitivement l'axe de la 720 vers l'aéroport proprement dit. À ces travaux majeurs de construction de structures, il y a un certain nombre d'autres travaux, et on continue à procéder au déplacement de certains services publics. On va construire une nouvelle rue du côté de la rue Cardinal, et on va faire des travaux d'élargissement de la chaussée de la 520 sur les ponts Michel-Jasmin et les ponts ferroviaires... pour soutenir le dégagement vertical, et on va continuer les acquisitions immobilières qui n'ont pas encore été complétées pour l'ensemble du réaménagement.

Donc, c'est un projet qui suit le rythme qui avait été annoncé au printemps dernier et qui devrait se terminer, comme on l'a dit tantôt, entre 2009 et 2013. Il restera peut-être des légers travaux en 2014, mais essentiellement la circulation devrait être permise sur l'ensemble de cet immense échangeur là en 2013.

Le Président (M. Legault): M. le député de Vimont...

M. Auclair: Non, parfait.

Le Président (M. Legault): Donc, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Combien est-ce qu'il nous reste de temps?

Le Président (M. Legault): Deux minutes.

M. Ouellette: On le remettrait sur le dernier bloc, parce que la question qu'on a...

Le Président (M. Legault): Parfait.

M. Ouellette: ...est peut-être plus longue que deux minutes.

Le Président (M. Legault): Parfait. C'est beau. Donc, je cède maintenant la parole au député de Verchères pour un bloc de 21 minutes.

Projet du train de l'Est

M. Bergeron: Merci, M. le Président. J'aimerais revenir sur la question du train de l'Est. Je l'évoquais

dans ce qui peut être considéré comme des remarques préliminaires, aujourd'hui, et j'ai déjà eu l'occasion d'en faire part publiquement lorsque nous avons discuté de l'autoroute 25, il y a une hypothèse qui a été avancée, notamment lors des études... lors des audiences du BAPE, par un certain nombre d'intervenants, hypothèse selon laquelle l'AMT aurait abandonné la ligne Mascouche-Laval-Montréal pour ne pas rendre non pertinent, si je puis me permettre de m'exprimer ainsi, la construction du pont de la 25, en d'autres termes, pour ne pas que le train devienne un concurrent de la circulation automobile sur l'autoroute 25. Cette thèse a été rapportée notamment par *Le Devoir*, par Louis-Gilles Francoeur, et par un certain nombre, comme je le disais, d'intervenants dans le cadre des audiences publiques du BAPE.

Ma question, fort simple, à M. Gauthier: Est-ce que, de près ou de loin, vous avez eu des interventions de la part du gouvernement demandant l'abandon de la ligne Mascouche-Laval-Montréal, et ce qui vous a amené à trouver une formule de compromis pour couvrir malgré tout la population de Mascouche, avec toutes les difficultés qu'on a connues et qu'on connaît encore avec le tronçon Mascouche-Repentigny?

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Je ne sais pas à quels problèmes vous faites référence sur le tronçon Mascouche-Repentigny, là. J'espère qu'on aura des questions pour pouvoir clarifier les choses. À tout événement, vous faites état d'une thèse et de certaines rumeurs qui ont circulé à l'effet que l'AMT serait intervenue pour abandonner le tronçon Laval pour ne pas nuire au pont de la 25, et vous avez dit: «Une question simple, j'aimerais ça avoir une réponse simple.» Alors, vous aurez une réponse simple: Foutaise! C'est la première fois que j'entends parler de ça, là, de façon officielle. Et je suis heureux que vous me la posiez, la question, parce que j'ai lu les mêmes choses que vous dans *Le Devoir*. Et, si l'AMT n'est pas allé de l'avant avec le tronçon Laval, c'est parce qu'il y avait des raisons importantes pour ne pas y aller. Et, si vous me permettez, je vais vous les donner, les raisons.

Premièrement, l'Agence métropolitaine de transport a mis en service, en décembre 2003, une voie réservée pour les autobus et le covoiturage dans l'axe de la 25 qui part de Terrebonne et qui s'en va jusqu'à Pie-IX, là, à Laval. Cette voie réservée est extrêmement performante. Elle dépasse les projections d'achalandage qui étaient prévues, et il y a plus de 1 500 personnes qui l'utilisent de façon quotidienne. En refaisant les études pour mettre en place un train qui aurait desservi Laval, Terrebonne et Mascouche, on s'est aperçu que c'est la même clientèle qui utilise les autobus qui aurait utilisé le train, et que le potentiel pour le train, c'est un potentiel maximal de 2 800 personnes. Donc, c'était une cannibalisation de la voie réservée pour autobus qui aurait été faite par le train de banlieue. Ça, c'est la première réponse.

Deuxième réponse, il existe une voie ferrée actuelle, qui appartient au Canadien Pacifique, dans le secteur Mascouche, Terrebonne et Laval. Cette voie ferrée, qui n'est utilisée que pour du transport de marchandises, est dans un état de dégradation très avancé. Les trains

qui y circulent actuellement sont les trains de la compagnie de marchandises Québec-Gatineau. Ces trains-là ne peuvent pas circuler à une vitesse de plus de 20 à 25 milles à l'heure. Donc, on parle d'une vitesse d'environ... maximale de 40 km/h. Il fallait refaire l'entièreté de la voie ferrée du CP, pour le bénéfice du CP, pour la rendre accessible à un transport passager, parce que, nous, avec nos trains de banlieue, on circule en moyenne à environ 100 km/h ou 110 km/h.

Troisième aspect. Cette voie ferrée qui se termine à Laval se termine à la hauteur de Saint-Martin, et là il faut l'embranchement pour l'amener à Montréal, il faut faire l'embranchement, l'embrancher sur la subdivision Parc, où les trains qui viennent de Blainville-Saint-Jérôme circulent. En période de pointe, le service qui aurait pu être offert, ça n'aurait été que de trois trains maximum en période de pointe qu'on aurait pu circuler, parce qu'il y a déjà un service qui vient de Blainville-Saint-Jérôme, à moins de réduire le service sur Blainville-Saint-Jérôme pour ajouter du service pour les gens de Mascouche, Terrebonne et Laval. Donc, trois trains, maximal, en période de pointe. Sur le réseau actuel de l'AMT, là, on n'a aucune ligne qui a ça, trois trains, là, les lignes ont actuellement, là, six et sept trains en période de pointe.

Quatrième raison, le temps de parcours entre Laval, entre Mascouche, Terrebonne, Laval et Montréal par le réseau CP, parce qu'il faut contourner la montagne quand on arrive à Montréal, est plus long que de passer dans le tracé que nous avons proposé et qui est sous étude au BAPE.

Cinquième raison, les coûts d'exploitation sont de 8,6 millions de dollars juste pour cette ligne-là, et ces coûts d'exploitation là, selon la loi de l'AMT, qui a été adoptée en 1996, la loi dit: 40 % des coûts d'exploitation doivent être rétrofacturés aux villes qui ont du service. Il n'y avait pas de justification économique. On n'aurait apporté un fardeau trop lourd à la ville de Terrebonne, à la ville de Mascouche et, dans une moindre mesure, à Laval, si on avait utilisé ce réseau-là.

Le tracé que nous avons proposé pour le train de l'Est, c'est un tracé qui va desservir l'Est de Montréal, un bassin de 500 000 personnes qui n'a pas accès à un mode lourd de transport, que ce soit le métro ou le train de banlieue. Le tracé va aussi desservir la ville de Repentigny, qui a une population de 80 000 personnes, la ville de Terrebonne, qui a une population de 100 000 personnes, et la ville de Mascouche, qui a un la plus grosse croissance démographique dans la région métropolitaine depuis les cinq dernières années.

● (17 h 30) ●

Donc, on va desservir un bassin de plus de 800 000 personnes tout en réduisant les coûts d'exploitation, offrant un service qui est plus rapide que par le réseau CP, pas besoin de refaire des infrastructures d'une entreprise privée qui ne nous appartiendront pas, et qui va offrir plus de services: cinq départs en période de pointe le matin, cinq retours le soir, plus des trains hors pointe. Ça va coûter moins cher, c'est la meilleure desserte qu'on pouvait offrir, puis on va l'offrir à plus de 800 000 personnes.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Vous avez dû effectivement, comme vous l'avez évoqué par l'abandon de cette ligne pour les raisons que vous venez d'invoquer, confectionner une ligne entre Mascouche et Repentigny pour rejoindre le précédent projet, l'Assomption-Montréal via Repentigny. Ceci dit, vous l'avez vu lors des audiences publiques, il y a de nombreux problèmes. Vous avez fait mine d'être un peu surpris de m'entendre parler de problèmes, et pourtant ce n'est que de ça dont il a été question lors des audiences publiques. Et parmi les problèmes, il y a évidemment la proximité de la ligne par rapport à la compagnie de gaz propane et la proximité de la ligne de la compagnie de munitions General Dynamics. Or, j'aimerais... Puis nous savons, ou du moins on nous laisse entendre que le passage du train de l'AMT aurait vraisemblablement pour effet une réduction de la production de General Dynamics.

Avez-vous eu vent de cette hypothèse selon laquelle, advenant que ce projet se réalise et qu'il y a une réduction de la production de General Dynamics, qui est l'un des principaux fournisseurs de munitions du gouvernement du Canada, le ministère de la Défense nationale, invoquant la sécurité nationale, pourrait éventuellement empêcher la réalisation du projet?

M. Gauthier (Joël): Alors...

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Alors, M. le député, première des choses, là, vous avez affirmé que nous avons abandonné le secteur ou la ligne qui desservait Laval et L'Assomption. Je veux vous dire que c'est faux, là. Ce qu'on a décidé comme priorité, parce qu'il y a des lacunes importantes dans la région de Lanaudière, c'est de...

M. Bergeron: ...j'ai affirmé quelque chose de faux?

M. Gauthier (Joël): Bien, bien, ce que... Non. D'incorrect, pas de faux.

M. Bergeron: Je vais être obligé d'en appeler au président, là.

M. Gauthier (Joël): Pas de faux, d'incorrect, là.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Nous n'avons pas abandonné la desserte qui passerait sur le territoire de Laval, pas plus que celle de L'Assomption. Ce qu'on a choisi, c'est de prioriser, dans un premier temps, est de Montréal, Repentigny, Terrebonne, Mascouche, là, mais, dans notre PTI, on a encore dans nos plans, des cartons, là, pour le caractère optimal de la desserte sur le territoire de Lanaudière, d'aller avec un train à L'Assomption et éventuellement d'avoir un train qui pourrait relier Laval, Mascouche, Terrebonne.

Ceci étant, vous me parlez de problèmes très précis, là, en ce qui concerne General Dynamics, sur le tracé, et le gaz propane. Sur General Dynamics, on est très au fait de la situation. Nous avons eu jusqu'à présent

plus de 12 rencontres, si je ne m'abuse, c'est 12 rencontres avec General Dynamics pour examiner le tracé, le tracé où circuleraient les trains de l'AMT.

Deux aspects sont en discussion avec General Dynamics: le premier aspect, qui est le plus fondamental, c'est la sécurité. Il n'y aura pas de compromis sur la sécurité. Et je peux vous dire qu'on a fait des études conjointes avec General Dynamics. On a embauché une firme d'experts en analyse de risques, de sécurité, qui vient de San Antonio, au Texas, et les rapports que nous avons de General... Les rapports que nous avons de la firme BakerRisk, c'est qu'il n'y a aucun risque pour la sécurité. Quand on est allés au BAPE, on a fait même une contre-expertise et une expertise supplémentaire qui confirment qu'au niveau de la sécurité le passage du train dans un rayon près de l'usine fait en sorte, là, qu'il n'y a aucun problème de sécurité.

Mais nous sommes toujours en discussion, je le reconnais, avec General Dynamics et avec Ressources naturelles, ce n'est pas la Défense... en tout cas ce que j'ai compris, là, nous, c'est avec Ressources naturelles Canada avec lesquels nous faisons affaire, puis je pense même qu'il y a des rencontres ce vendredi avec eux et General Dynamics à Ottawa. Et la prétention de General Dynamics ou la crainte de General Dynamics n'est plus au niveau de la sécurité, mais elle est plus au niveau: est-ce que le renouvellement éventuel de la licence de l'usine pour la fabrication d'armement pourrait être compromis parce qu'il y a un train de banlieue qui circule et, dans ce contexte-là, pourrait faire en sorte qu'il y a des emplois qui pourraient être mis en péril? Et ça, les discussions se continuent entre l'AMT et General Dynamics, puis le climat est très bon. Sécurité, aucun problème. Là, maintenant, il faut rassurer Ressources naturelles Canada que la licence pour fabriquer des armements ne sera pas éventuellement, dans cinq, 10 ou 15 ans, mise en péril parce qu'il y a un train qui pourrait circuler puis qu'il y aurait des conséquences sur les emplois. Et là-dessus, moi, je peux vous dire, le climat est très bon avec General Dynamics, nous allons trouver les arguments nécessaires pour convaincre les fonctionnaires de Ressources naturelles Canada.

Mon collègue qui est à côté de moi, Jean Hardy, qui est le directeur du projet, est en contact constant avec General Dynamics, et je pense même qu'il est à Ottawa dès vendredi. Mais on sait qu'il y a un peu d'inquiétude au niveau des travailleurs, là, sur le fait qu'il y a des rumeurs qui sont répandues à l'effet que l'usine pourrait fermer, et ce n'est aucunement l'intention de l'AMT ni de General Dynamics.

Troisième aspect de votre question, vous m'avez parlé du propane, à l'effet qu'il y a eu un débat d'experts, lors des audiences du BAPE, entre la norme de sécurité où serait située la gare à Mascouche et un réservoir, je pense, qui appartient à Inter Propane. Si vous n'avez pas d'objection, le directeur de projet est ici, il est à côté de moi, Jean Hardy, il va pouvoir vous expliquer la situation au niveau du propane, avec votre permission, M. le Président, et celle du...

Le Président (M. Legault): Bien, peut-être, d'abord, le député de Verchères. Est-ce que vous voulez préciser votre question? On va le laisser aller. Donc, est-ce que vous voulez vous présenter, s'il vous plaît?

M. Hardy (Jean): Bonjour, M. le Président. Jean Hardy, directeur du projet du train de l'Est à l'AMT et vice-président, Projets, par intérim. Effectivement, lors des audiences publiques du BAPE qui se sont déroulées entre les mois de décembre et janvier, beaucoup de questions concernaient la sécurité d'implanter une gare et un garage en bout de ligne à Mascouche, avec la localisation des installations d'Inter propane, donc on parle d'un réservoir de propane qui était situé à une certaine distance donc de nos aménagements.

Depuis les audiences du BAPE, on a eu une rencontre avec la ville de Mascouche, avec l'expert en question, et on a apporté certains ajustements à notre concept. Le stationnement, présentement, de la gare de Mascouche est à l'extérieur du rayon de sécurité. Et on avait également un CPE qui était proposé par la ville de Mascouche et on a modifié notre concept pour le mettre à l'extérieur également des rayons de sécurité.

M. Bergeron: M. le Président.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, M. le Président, je sais que M. Gauthier faisait référence à un débat d'experts, mais je cite un article de *La Presse* où on dit qu'un expert en analyse des risques industriels, Jean-Pierre Lacoursière, a mis en doute la qualité d'une étude déposée par l'AMT visant à évaluer les risques auxquels seraient exposés les usagers en cas d'explosion d'un réservoir de propane situé à 270 m de la future gare de Mascouche. Alors, j' imagine que c'est ce à quoi vous faisiez référence, en termes de débats d'experts.

J'aimerais revenir sur la question de General Dynamics une dernière fois, en disant: Quel que soit le scénario retenu dans les négociations avec General Dynamics, ça se traduira inévitablement par une réduction de la production...

Une voix: ...

M. Bergeron: Ça, ce n'est pas le cas? Parce que là, là, il est question d'une perte de 300 emplois sur les 800 existants, et que, s'il devait y avoir réduction de la production, c'est ce que j'évoquais tout à l'heure, l'hypothèse serait que le ministère de la Défense interviendrait en invoquant la sécurité nationale pour empêcher la réalisation du projet.

M. Gauthier (Joël): Écoutez, je comprends bien le sens de votre question, là. J'entends ces rumeurs-là à l'effet que la production pourrait être mise en péril, là, mais ce ne sont que des rumeurs. L'AMT travaille de façon très active avec General Dynamics pour s'assurer que notre tracé, qui va passer, je pense, à 1 km de l'usine, n'ait pas d'impact sur leur licence de production. Il n'y a aucun problème de sécurité, et nous, on n'est pas dans la business de mettre en péril des emplois, et on pense qu'il y a une cohabitation harmonieuse qui peut très bien se faire...

Une voix: ...

M. Gauthier (Joël): ...et sécuritaire qui peut très bien se faire entre notre tracé. Mais je comprends qu'il y a des gens qui répandent des rumeurs à l'effet qu'il y a une partie de la production qui pourrait éventuellement, lors d'un renouvellement de licence, si General Dynamics change le calibre des armes qui sont produites, grossit le calibre, alors il y a des craintes légitimes qui sont manifestées par General Dynamics, mais ces craintes-là, pour nous, là... Nous, on ne travaille pas pour réduire la production. On ne veut pas nuire d'aucune manière à General Dynamics, mais il y a un besoin criant pour le transport collectif dans la région de Lanaudière, et on doit y répondre, puis on travaille main dans la main avec General Dynamics pour convaincre les autorités fédérales, Ressources naturelles Canada, qu'il n'y a aucune problématique au niveau de la sécurité et que ça ne peut pas mettre en... ça ne devrait pas mettre en péril les emplois.

Le Président (M. Legault): Mme la ministre.

● (17 h 40) ●

Mme Boulet: O.K., si vous... Très brièvement, M. le Président, si vous me permettez, M. le député de Verchères. Il y a eu des audiences publiques, les gens ont été entendus, les experts, que ce soit General Dynamics, que ce soit le gaz propane, le rapport du BAPE va être rendu public prochainement. Alors, moi, ce que je tiens à dire, puis je vais le dire à toute la population: il n'y a aucun compromis qui sera fait sur la sécurité des gens, un; et, deux, ce n'est pas dans notre intention non plus de diminuer la production de cette entreprise-là.

Alors, c'est les deux points qui vont nous guider, et on va attendre les recommandations du BAPE, qui est l'instance qui va nous recommander si, au niveau de la sécurité, il y a une problématique ou pas, et on va s'ajuster aux recommandations du BAPE.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Je sais que le rapport du BAPE est sur le bureau de la ministre de l'Environnement. Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance des conclusions du rapport du BAPE?

Mme Boulet: Je ne l'ai pas vu encore, M. le collègue, et je sais qu'il va être rendu public prochainement, mais je ne l'ai pas encore eu, moi, là, sur mon bureau.

M. Bergeron: Donc, vous ne savez pas...

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...vous ne savez si le rapport du BAPE rassurera la population sur la question de la sécurité et sur la question des emplois.

Mme Boulet: Bien, c'est sûr qu'il va nous donner des indications, des recommandations. Ce que je vous dis là, c'est qu'aujourd'hui, à l'heure actuelle, je n'en ai

pas pris connaissance. Mais, oui, on compte sur le rapport du BAPE pour voir quelle est son analyse, quelles sont ses recommandations. Et ce qui est clair, comme gouvernement, comme ministre des Transports, même si le transport collectif est important, il n'y aura aucun compromis qui sera fait sur la sécurité, à aucun prix.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères. Et on a le droit de parler de L'Assomption, hein?

Des voix: ...

M. Bergeron: M. le Président, combien de temps qu'il reste?

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, Mme la ministre, avez-vous une indication du moment où le rapport du BAPE serait rendu public?

Mme Boulet: Je n'ai pas de date. On me dit: C'est très prochainement.

Le Président (M. Legault): M. le député de Verchères.

Aménagements routiers dans la région des Laurentides

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Sur L'Assomption, j'ai été rassuré par le fait que le président-directeur général de l'AMT a dit qu'il avait l'intention de poursuivre...

Sur la question des voies réservées, dans la question... dans la région des Basses-Laurentides, qui souffre présentement d'une pénurie flagrante en matière... par rapport à la population qui est la sienne, puis on sait que la population des Basses-Laurentides va croître d'à peu près 30 %, alors que la hausse de population pour le reste du Québec est évaluée à 9,3 % d'ici les 20 prochaines années, alors il y a un déficit d'investissement du gouvernement en matière de santé, en matière d'éducation, mais également en matière de transport. Et c'est vrai au niveau des infrastructures routières, certes, qui seront... que sera... c'est sûr que l'autoroute 25 va apporter, va atténuer la situation, mais il y a un déficit en matière de voies réservées. Or, vous avez indiqué que l'ajout de voies réservées était pour vous une priorité, notamment pour la région des Laurentides. Or, qu'est-ce qu'il y a dans les cartons de l'AMT de ce côté-là?

Et j'aimerais plus particulièrement savoir les intentions du ministère quant à l'autoroute 19, qui nécessiterait des investissements relativement modestes pour qu'elle puisse être complétée à l'avantage des très nombreux automobilistes dans ce coin-là mais également des gens qui pourraient emprunter une voie réservée mais qui ne peuvent pas le faire actuellement parce qu'il y a une voie qui n'est pas complétée. Alors, il faut d'abord compléter cette voie pour réussir à permettre la voie réservée, quelles sont...

Le Président (M. Legault): Si on veut...

M. Bergeron: ...les intentions du gouvernement à ce niveau-là?

Le Président (M. Legault): ...une réponse rapide, il reste 30 secondes.

Mme Boulet: Bien, là, il y a beaucoup de questions. Je ne sais pas laquelle vous priorisez, parce que, là, il y avait... Moi, je peux... Les voies réservées, il y a celle de...

Le Président (M. Legault): La 19.

Mme Boulet: Non, écoutez. Les voies réservées, peut-être que M. Gauthier pourrait parler. Moi, pour ce qui est du ministère, oui, c'est une priorité, on l'a toujours dit. À l'AMT, j'imagine, également qu'il y a des dossiers qui sont... Alors... Vous voulez que je parle de la 19? Alors, sur l'autoroute 19...

Le Président (M. Legault): Rapidement, Mme la ministre.

Mme Boulet: Sur l'autoroute 19, alors, écoutez, je peux bien vous en parler parce que c'est moi qui est allée annoncer, là, je ne me rappelle plus en quelle année, là, mais qui est allée... En 2005?

Une voix: ...

Mme Boulet: 2007. Alors, une problématique, il y a une croissance démographique...

Le Président (M. Legault): Est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre sur le temps du bloc ministériel?

M. Ouellette: Pour notre ministre, c'est sûr.

Le Président (M. Legault): Oui. O.K.

Mme Boulet: Alors, tout simplement, là, c'est qu'évidemment il y a une problématique, on en est fort conscients. Il y a une augmentation importante des débits journaliers. Donc, une croissance démographique dans le secteur qui fait que le réseau routier actuel ne répond plus aux besoins de la population. Donc, ce qu'on a lancé... on a fait certains aménagements en 2006, là, je pense, avant de lancer l'étude d'opportunité, il y a eu des réaménagements des bretelles. Maintenant, on a lancé une étude d'opportunité, M. le Président, M. le député, on a lancé une étude d'opportunité pour savoir comment on doit reconfigurer l'ensemble du secteur. Alors, l'étude d'opportunité, normalement, on l'attend d'ici à l'été, on devrait avoir le résultat de l'étude d'opportunité, et c'est un projet qu'on va accompagner, qu'on va soutenir.

Maintenant, il faut passer à l'étude d'impact sur l'environnement, il y aura assurément des audiences publiques; il y a les plans et devis. Donc, on pense qu'à peu près vers 2011-2012 on sera en mesure d'intervenir sur le terrain, que les étapes préparatoires... Mais ça paraît loin, mais ce n'est pas loin, quand on pense à toutes les étapes qu'on doit franchir. Si on va aux études environnementales, aux audiences publiques, préparation des

plans et devis, alors on pense qu'en 2011-2012 on pourrait démarrer le projet, qu'on ne connaît pas encore, je ne pourrais pas vous décrire l'ampleur du projet, parce que c'est l'étude d'opportunité qui va venir nous préciser quels sont les besoins du secteur et du réseau autoroutier.

Une voix: ...

Le Président (M. Legault): Oui. Je passe maintenant la parole...

Mme Boulet: Alors, oui, peut-être...

Le Président (M. Legault): Oui?

Mme Boulet: M. le Président, si vous me permettez, peut-être que le sous-ministre est encore plus à la fine pointe, là. Peut-être, Jacques, si...

Le Président (M. Legault): Oui. Donc, c'est monsieur?

M. Gagnon (Jacques): Gagnon. Jacques Gagnon. Je ne peux pas rajouter grand-chose à ce que Mme Boulet dit, parce qu'effectivement elle a très bien résumé la situation. Mais, dans les faits...

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Jacques): Non, non! Mais, dans les faits...

Le Président (M. Legault): M. Gagnon, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter, M. Gagnon?

M. Gagnon (Jacques): Oui, j'ai quelque chose à ajouter.

Le Président (M. Legault): Oui? Bon, bien, allez-y!

M. Gagnon (Jacques): Dans les faits, la version finale de l'étude d'opportunité est à toutes fins pratiques complétée; on attend le rapport vraiment final avant de le rendre public, et les échéanciers qui ont été donnés sont assez réalistes, compte tenu qu'il faut faire une étude d'impact sur l'environnement. Et, comme le projet est soumis à la Loi sur la qualité de l'environnement, c'est une étape qui peut prendre entre 18 et 24 mois avant d'obtenir un décret du gouvernement. Donc, la période de construction pourrait difficilement commencer avant 2012, là, de sorte que le projet pourrait être complété d'ici... c'est peut-être un projet d'une couple d'années, mais entre 2012-2013, fort probablement.

Le Président (M. Legault): Oui. Donc, je passe maintenant la parole au député de Vanier. Il reste à peu près 13 min 30.

Modes de financement

M. Huot: Merci, M. le Président. Je vais faire ça rapidement. Moi, je voulais revenir un peu sur l'AMT,

là, à M. Gauthier. Quand on regarde la mission, la mission de l'agence, c'est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes, mais c'est aussi d'accroître l'utilisation des transports en commun.

En question de préambule... Je vais poursuivre, là, ma question, mais, en préambule, moi, ce que je voudrais savoir, entre autres, c'est, avec la dernière enquête origine-destination, la part modale, un peu, sur le territoire de l'AMT. Je ne sais pas comment vous le déclinez exactement. Montréal, je comprends que la part modale n'est pas la même sur le territoire de l'île de Montréal, par exemple, que dans une banlieue, parce qu'on dit: 64 municipalités sur le territoire de l'AMT. Mais la question, puis ce sera en introduction, ma question plus précise, c'est sur toute la question des sources de financement. La loi sur l'AMT a défini un cadre institutionnel financier; l'objectif, c'est d'obtenir une meilleure équité. Ce qu'on dit donc pour les coûts du système de transport en commun qui sont répartis en fonction des bénéfices reçus — on comprend que les bénéfices ne sont pas les mêmes selon l'endroit où vous êtes situés sur le territoire de l'AMT. Donc, on a fixé un pourcentage pour le financement au niveau des contributions des usagers, la part des municipalités, les gouvernements, la part des automobilistes aussi.

Donc, je veux comprendre un petit peu le fonctionnement, beaucoup l'apport des municipalités aussi, là, comment on calcule les bénéfices reçus, entre autres, donc de comprendre toutes les sources de financement, et le budget global de l'AMT, et les objectifs, puisqu'en introduction je vous disais: la part modale, les objectifs qu'on se fixe pour... la part modale qu'on vise ultimement à atteindre.

Le Président (M. Legault): M. Gauthier.

M. Gauthier (Joël): Plusieurs questions, et vous voulez tout ça, vos réponses, en dedans de...

M. Huot: En trois minutes, s'il vous plaît!

M. Gauthier (Joël): ...en dedans de 13 minutes et demie, que j'ai compris, hein? Bon.

Une voix: ...

● (17 h 50) ●

M. Gauthier (Joël): Alors, je pense que vous positionnez bien la mission de l'agence. L'agence a un budget, là, sur... On va prendre le financement en premier. L'agence a un budget de fonctionnement, là, pour l'année 2008, là, de 287 millions; il sera de 307 millions en exploitation en 2009, là, mais c'est 287 millions. À quel endroit prenons-nous ce 287 millions là? Il y a 102,6 millions qui nous revient des remises gouvernementales: de par la taxe sur l'essence, chaque citoyen qui utilise ou qui met du carburant sur le territoire de l'AMT, qui regroupe 82 municipalités, chaque fois que quelqu'un met de l'essence, il y a 0,015 \$ le litre d'essence qui s'en vient à l'AMT. Ça, ça représente 53 millions de dollars annuels.

Et l'autre source de financement, qui nous vient d'une source dédiée, gouvernementale, c'est le 30 \$ sur les certificats d'immatriculation. Alors, quand vous êtes propriétaire d'un véhicule automobile, vous habitez dans le territoire de l'AMT, il y a 30 \$, quand vous renouvelez votre certificat d'immatriculation, qui est perçu à la SAAQ

et qui s'en vient à l'AMT. Alors ça, ça nous donne 102 millions, presque 103 millions sur les 287 millions.

Ensuite, on reçoit 112 millions des ventes de cartes de transport, des ventes de cartes qu'on appelle la carte Tram ou la carte Opus. Alors, c'est la carte régionale qui permet à un citoyen de se déplacer. Un citoyen, à titre d'exemple, qui habite à Blainville ou qui habite à Laval peut se déplacer sur tout le territoire de Laval, prendre le métro, les trains de banlieue, en autant qu'il est dans la bonne zone. Alors ça, ça nous rapporte 112 millions de dollars par année. Et on reçoit des usagers du train de banlieue, juste les gens qui prennent le train de banlieue, 44,5 millions de dollars. Alors tout ça pour vous dire qu'on a un ratio d'autofinancement de 47,6 % au niveau de trains de banlieue et de 66,8 % au niveau des autobus express.

Qu'est-ce qu'on fait, maintenant, avec l'argent, tout l'argent qu'on reçoit, là? On redistribue cet argent-là. Il y a 42,8 % des sommes... des sources dédiées qu'on reçoit qu'on envoie à la ville de Montréal pour l'exploitation du métro. Alors, chaque fois qu'une personne rentre dans le métro et tourne le tourniquet, nous, on subventionne 0,20 \$. Alors, chaque personne qui rentre dans le métro, l'AMT envoie une subvention de 0,20 \$ par passage dans le métro. Alors, si vous prenez le métro deux fois dans une journée, alors il y a un 0,40 \$ qui est envoyé. Ensuite, il y a 23,6 % du budget de l'AMT qui est souscrit pour le réseau de transport métropolitain par autobus, et, de cette somme-là, il y a 11 %, presque 12 % des sommes qui sont versées aux sociétés de transport de Montréal, Laval, Longueuil et les CIT.

Alors, on subventionne 0,50 \$ par passager dans les autobus qui circulent dans les axes métropolitains. Alors, lorsqu'on prend une voie réservée métropolitaine, tous les passagers qui sont dans l'autobus, si, un autobus, il y a 50 personnes, donc cet autobus-là reçoit une subvention de 25 \$, 0,50 \$ par passager. Alors ça, c'est 23,6 % de notre budget. Ensuite, on consacre 13,9 %, presque 14 % de notre budget, à des aides qu'on offre à la Société de transport de Montréal, au CIT, à Laval et à Longueuil pour l'aide à l'intégration tarifaire, l'aide aux tarifs réduits aux étudiants et l'aide au transport adapté et l'aide au développement.

L'intégration tarifaire, je vous l'explique, c'est bien technique, mais c'est un débat qui dure depuis 1982. Un résident de Longueuil, s'il achetait sa carte de transport à Longueuil, il paierait 74 \$ par mois pour utiliser juste les services de Longueuil. Mais, s'il veut aller à Montréal puis utiliser le métro, donc il devrait s'acheter une CAM, qui... la CAM, elle, est à 66 \$. Quand on fait le total, 74 \$ plus 66 \$, ça revient à 135 \$ ou 136 \$. L'intégration tarifaire, c'est qu'on a créé un titre régional, et la personne paie 109 \$ par mois plutôt que d'en payer 130 \$ puis elle a accès aux deux réseaux. Mais la compensation... il faut compenser la différence qu'aurait reçue Longueuil, dans son 74 \$, et la différence qu'aurait reçue Montréal avec son 66 \$, ce qui fait un total... je vous ai dit cent trente quelque, là, ça fait 140 \$. Alors, qui compense cette différence-là? C'est l'AMT. C'est l'AMT qui a mis un programme où on compense jusqu'à 25 %, et c'est un des grands débats.

Alors, voici ce qu'on fait avec les sommes qu'on reçoit. Ensuite, bien il y a 11 % de l'argent qu'on reçoit qui est affecté au déficit d'exploitation du métro et 6 % aux dépenses de fonctionnement de l'AMT. Alors, on agit un peu comme chambre de compensation. On reçoit

des sommes à la fois des automobilistes, à la fois des usagers, des municipalités, et on redistribue cet argent-là.

Maintenant, l'autre volet de votre question sur le financement, et c'est un volet qui nous revient à tous les ans, qui nous revient à toutes les rencontres qu'on a avec les municipalités, ce sont les contributions municipales. Lorsque la Loi de l'AMT a été créée, en 1996, le législateur, ou l'Assemblée nationale a décidé à l'époque que les villes vont contribuer au réseau de train de banlieue à 40 % des coûts d'exploitation. Alors...

Le Président (M. Legault): M. Gauthier. Alors, si vous voulez bien conclure. C'est parce que notre collègue de Pontiac souhaiterait poser une question, puis, il reste à peu près cinq minutes.

M. Gauthier (Joël): Alors, le régime, tel qu'il existe, les municipalités doivent payer pour les coûts d'exploitation du train, peu importe qu'il y ait du monde dans le train ou qu'il n'y en ait pas. Et ce régime-là a atteint la fin de sa vie utile et il n'est pas productif, ce qui fait en sorte que les citoyens veulent plus de services de train, et souvent les municipalités nous disent: Écoutez, combien ça va me coûter de plus, moi, je ne veux pas payer plus pour le train? Alors, il faut changer cette formule-là et il faudrait l'amener sur une formule qui soit plus proactive pour nous permettre de pouvoir plus développer, dans un contexte qui est plus harmonieux, qui n'est pas un contexte de confrontation, parce que les villes ont à payer, là, des contributions importantes.

Le Président (M. Legault): Oui, je passe maintenant la parole à la vice-présidente de la commission, la députée de Pontiac. Il reste quatre minutes. Donc, je vous cède la parole.

Transport adapté

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la ministre. Bonjour à M. Gauthier. Je suis l'heureuse chanceuse de compléter cette séance. Je veux poser une question sur le transport adapté à M. Gauthier. En 1998, l'AMT a mis en place un premier programme d'intégration des services de transport adapté, tel que prévu dans la loi, sur le territoire de trois sociétés de transport. Ça permet aux usagers un service de transport adapté qui répond à leurs besoins, et ça, je pense que tout le monde peut convenir que c'était plus qu'une nécessité, et c'est un transport qui permet, à partir de leur territoire de résidence, de se déplacer dans une portion importante du territoire de l'AMT. On en a parlé tantôt. À un moment donné, vous l'avez abordé, dépendant si c'est à l'extérieur du 10 kilomètres, ou ces choses-là. Je sais qu'il y a souvent des grands irritants là, mais peut-être qu'éventuellement, on pourra adresser ces irritants-là.

Vous avez élargi les services de transport adapté aux territoires de la couronne nord et sud de Montréal. Vous avez signé des ententes avec sept organismes. Vous êtes actuellement en négociation avec deux autres organisations. Ça fait que ma première question, c'est: Où en sont rendues ces négociations-là? Vous avez fait quand même beaucoup de déplacements: 2 millions de déplacements depuis 2007, avec le service élargi que vous avez mis en place. Vous continuez de développer le réseau. Cependant, il semble avoir eu des modifications au budget en 2008; puis, est-ce

que vous pourrez nous en parler un peu? Ça fait que ma première question, c'est: Où sont les négociations avec les deux agences ou les deux organismes? Et l'autre, nous parler un peu des changements qui ont été apportés dans le budget du transport adapté à l'AMT.

Le Président (M. Legault): Donc, M. Gauthier, il reste un petit peu moins que deux minutes.

M. Gauthier (Joël): Merci, M. le Président. Alors, les discussions... Au niveau des négociations, je peux vous dire que les discussions vont bien. Il y a aussi un comité de travail qui a été créé, AMT-ministère des Transports du Québec, là, sur l'arrimage, l'arrimage des politiques, parce que Transports Québec finance une partie du transport adapté au niveau local, et, nous, on fait le métropolitain. Je peux vous dire que ça va bien au niveau de cet aspect-là.

Au niveau du développement du transport adapté, c'est un peu différent, dans la région métropolitaine, des questions qui étaient posées ou de la situation qui était mise de l'avant par le député de Beauce-Nord tantôt. Nous, on a un système qui est plus intégré. L'agence, sur l'ensemble de son territoire, s'assure de financer des services de transport pour les personnes adaptées, qu'ils habitent à Montréal, Laval, Longueuil ou dans les couronnes, et, comme vous le disiez, on a 13 organismes actuellement, là, qui collaborent avec nous. Ça va très bien, puis on n'a plus de problème de... Bien, là, vous sortez du territoire de ma ville, là, de par l'intégration puis un financement métropolitain, un citoyen de Montréal peut se déplacer, aller jusqu'à Mascouche, et vice versa. Un citoyen peut se déplacer de Sainte-Julie et venir à Montréal ou de Châteauguay puis venir à Montréal, là; en intégrant les services, là, ça va bien.

Vous faisiez référence: deux millions de déplacements, forte croissance des déplacements; parce qu'il y a eu une intégration puis, les organismes, il y a une coordination, puis les organismes... les citoyens ne sont pas pénalisés par le fait qu'ils puissent habiter hors territoire ou qu'ils veulent se véhiculer hors territoire. Au niveau des budgets, en conclusion, vous me parliez des budgets. Bien, moi, je suis heureux de vous dire effectivement que, les budgets, il y a une forte croissance des déplacements, mais il y a aussi une forte croissance des budgets au niveau du transport adapté. Je vous dirai que, pour la période 2004-2009, les budgets que consacrait l'Agence métropolitaine au transport adapté ont connu une croissance de 515 %, ce qui fait en sorte que, oui, il y a plus de déplacements parce qu'il y a plus d'argent. C'est une des priorités de l'agence, une priorité gouvernementale de s'assurer que les personnes à mobilité réduite puissent bénéficier de services. Alors, on est allés en croissance de 515,38 % au niveau des budgets pour la période 2004-2009. Juste vous dire, le budget 2009 de l'agence a augmenté — le budget de transport adapté — de 39,37 %.

Le Président (M. Legault): Donc, ça complète le bloc ministériel, ça complète la séance.

Je remercie tout le monde et j'ajourne les travaux de la commission à demain, à 9 h 30, pour la dernière partie de l'étude des crédits Transports. Merci.

(Fin de la séance à 18 heures)